IMT Nuremberg Archives

H – 740

International Court of Justice

H0740 - 0002

Notice.

Not to be published until presented before the tribunal in open court and then only that portion actually submitted as evidence.

Ne pas publier avant présentation devant le tribunal en audience publique et seulement la partie réellement versée au dossier.

Nicht zu veroeffentlichen vor Darlegung vor dem Gericht (Tribunal) in oeffentlicher Sitzung und dann nur jenen Teil, welcher tatsaechlich zur Beweisfuehrung uebermittelt wurde.

Не публиковать до того, как представлено на публичном заседании трибунала и только ту часть, которая представлена в качестве доказательства.

H0740 -0003

I certify that none of the documents included herein have been denied by the tribunal and that this document book has been examined with the prosecution in accordance with the ruling of the tribunal dated 4 April 1946.

Je certifie qu'aucun des documents ci-inclus n'a été contesté par le Tribunal, et que ce livre de documents a été examiné par le Ministère Public suivant les régles du Tribunal, en date du 4 Avril 1946,

Ich bestaetige , dass keine der hierin enthaltenen Dokumente vor Gerichtshof abgelehnt wurden und dass dieses Dokumentenbuch gemeinsam mit der Anklagevertretung durchgesehen wurde, in Uebereinstimmung mit der Entscheidung des Gerichtshofes vom 4. April 1946.

Signature of Counsel

Signature de l'Avocat

Unterschrift des Verteidigers.

H0740 - 0004

T A B L E D E S M A T I E R E S

Livre de documents I - II

Défense du Grand Amiral DOENITZ

Doc.N°.	Preuves N°.	Désignation du document	Page
		Abréviations: Journal de guerre = K T B Commandement Suprême de la guerre navale = S k d Chef de l'arme sous-marine = P d U Commandant en Chef des sous-marins = F d U Recueil: "Documents relatifs au Droit de la guerre navale" = Urk. Smlg. "Documents de la politique allemande" = Polit.Dok.	
Doenitz 1		Extraits du KTB = Skl, Août/Sept.39 Mesures de tension	1
Doenitz 2		Extraits du KTB = FdU Ouest, Sept.39. Sous-marins ennemis dans la Baie allemande.	2
Doenitz 3		Extraits du KTB = BdU, Base Nord	3/4
Doenitz 4		Extraits du KTB = Skl, Novembre 39 Base Nord	5
C 66	GB 81	Extraits du mémoire adressé par le Grand Amiral RAEDER à l'Amiral ASSMANN, Occupation de la Norvège	6
Doenitz 5		Extraits des Doc. de la Pol. all. Points d'appui anglais en Norvège	7
Doenitz 6		Extraits du KTB = BdU, Conférence sur les exercices sur la Vistule au Skl	8

H0740 – 0005

Doc.N°.	Preuves N°.	Désignation du document	Page
Doenitz 7		Extraits de la Convention de la Haye: Concernant l'application de la Convention de Genève à la guerre navale	9
Doenitz 8		Extraits du KTB = BdU, Oct. 39 Conduite de la guerre commerciale	10
Doenitz 9		Extraits du KTB = Skl et KTB = BdU, Sept/Oct.39 Sauvetage des équipages des navires marchands	11
Doenitz 10		Extraits du KTB = U-41 Sauvetage de l'équipage d'un chalutier	12
D 642	GB 196	Ordre de guerre permanent N°154	13/14/15
Doenitz 11		Sommaire des ordres de guerre permanents du BdU, édition 1942	16/17
Doenitz 12		Légendes de photos du "Voelkischen Beobachter" concernant la conduite de la guerre sous-marine allemande	18
Doenitz 13		Extraits de dépositions et de déclarations faites sous la foi du serment par divers officiers de sous-marins Lieutenant de vaisseau BRUELLER Mesures de sauvetage 1940	19
		Enseigne de vaisseau de 1ère classe von AHLEFELD Attaque de sous-marin par les armes à l'approche des canots de sauvetage	20
		Lieutenant de vaisseau FENN Mesures de secours 1941	21
		Capitaine de corvette HEYES Mesures de secours 1942	22
		Capitaine de corvette FLACHSENBERG Mesures de secours 1941, approuvées par l'Amiral DOENITZ.	23

H0740 - 0006

Doc.N°.	Preuves N°.	Désignation du document	Page
		Lieutenant de vaisseau Wilh. SCHULZ : Remise en état d'un canot de sauvetage 1941.	24
		Capitaine de corvette v. SCHLIPPENBACH: Secours à des aviateurs 1943, approuvé par l'Amiral DOENITZ	25
		Lieutenant de vaisseau JANSSEN Mesures de secours 1940/43	26
Doenitz 14		Extraits KTB = BdU et KTB = U-206 Prise à bord de l'équipage d'un avion anglais	27
Doenitz 15		Extraits du KTB = BdU et KTB = U-123 Sauvetage après attaque d'un convoi	28
Doenitz 16		Extraits du KTB = BdU Exposé chez le Fuehrer le 14.5.42	29
Doenitz 17		Déclaration faite sous la foi du serment par le Grand Amiral Erich RAEDER	30/31
Doenitz 18		Extraits du KTB = BdU, Sept.42 Danger aérien pour les sous-marins	32/33
Doenitz 19		Extraits du KTB = U-507 Déclaration de l'officier de navigation du "Laconia"	34
Doenitz 20		Extraits du KTB = U-156: Concernant le cas du "Laconia"	35/39
Doenitz 19		Extraits du KTB = U-507 Mesures de sauvetage du Lieutenant de vaisseau SCHACHT	40/41
Doenitz 21		Extraits du KTB = U-506 Attaque du sous-marin par les bombes	42

H0740 - 0007

Doc.N°.	Preuves N°.	Désignation du document	Page
Doenitz 22		Extraits du KTB = BdU Cas du "Laconia"	43/44
Doenitz 23		Extraits du KTB = Skl Ordre aux sous-marins, ramener les capitaines	45
Doenitz 24		Ordre de guerre permanent N°511 du BdU: Embarquement des officiers des navires coulés.	46
Doenitz 25		Ordre permanent N°513 du BdU ramener des prisonniers	47
D - 646	GB-205	Extraits du KTB = U-105 Essai d'embarquer un capitaine	48
Doenitz 13		Extraits d'une déclaration du capitaine de corvette LASSEN sur l'embarquement d'un capitaine	49
Doenitz 26		Déclaration faite sous la foi du serment par le capitaine de corvette WITT: cas du U-386	50/51
Doenitz 27		Extraits du KTB = U-386 Ne pas sauver les aviateurs britanniques	52
Doenitz 28		Extraits du KTB = BdU Sauvetage des équipages d'avions propres	53
Doenitz 29		Déclaration faite sous la foi du serment par le Lieutenant de vaisseau FUHRMANN sur le discours à Gothenhafen	54/55
		Déclaration du Lieutenant KRESS sur le discours à Gotenhafen	56/57

H0740-0008

Doc.N°.	Preuves N°.	Désignation du document	Page
		Déclaration du Lieutenant KRESS Concernant l'enseigne de vaisseau de 1ère classe HEISIG	58
		Déclaration du Lieutenant STEINHOFF sur le discours à Gotenhafen et le témoin HEISIG, enseigne de vaisseau de 1ère classe	59
Doenitz 30		Extraits du KTB = Skl. Conférence du 28/9/42 chez le Fuehrer concernant les questions des sous-marins	60/61
D - 663	GB - 200	Ordre d'opération "Atlantik" N°56	62
D - 642	GB - 196	Ordre de guerre permanent N°173 du BdU	63
Doenitz 31		Extraits du KTB = Skl Attaques aériennes anglaises contre des avions de secours de la marine allemande	64
Doenitz 32		Extraits des doc. de la Pol. all. Divulgation sur l'attaque d'avions de secours de la marine allemande	65
Doenitz 33		Extraits du KTB = Skl Perte du navire de transport de blessés "Steuben"	66
Doenitz 34		Ordre de guerre permanent N°121 du BdU	67
Doenitz 35		Extraits du KTB = Skl Notification de navires hôpitaux allemands	68
Doenitz 36		Interrogatoire du Lieutenant de vaisseau ECK	69/73
D - 645	GB-203	Extraits du KTB = U-247 Attaque de chalutiers	74

H0740 - 0009

Doc. N°.	Preuves N°.	Désignation du document	Page
D - 647	GB - 204	Extrait du rapport sur le torpillage du "Antoniko"	75/76/77
Doenitz 37		Extraits des Doc. de la Pol. all. Rapport du capitaine de l'Altmark"	78/79
Doenitz 38		Extraits du KTB = Skl Attaque du voilier à moteur "Osia Paraskevi"	80
Doenitz 39		Extraits du KTB = Skl Naufrage du dragueur de mines "Ulm"	81/82
		Extraits du KTB = Skl Liste des incidents rapportés	83/84/85
Doenitz 40		Extraits du "News Week" et du "Life" Actions des forces de combat américaines contre des naufragés japonais	86
Doenitz 41		Extraits de la déclaration faite sous la foi du serment par le capitaine de corvette WITT: Prise de position du Commandant Suprême de la marine (ObdM) vis-à-vis des mesures de représailles	87/88
Goering 7		Extraits de l'interview avec le Général de Brigade Ira C.EAKER Concernant les attaques par les bombes contre les villes allemandes	89/90
C - 21	GB - 194	Extraits du KTB = Skl Mesures de l'ennemi contre le sabordage des navires marchands allemands	91
Doenitz 42		Extraits du KTB = Skl Sauvetage des équipages des navires marchands ennemis	92

H0740 -0010

Doc. N°.	Preuves N°.	Désignation du document	Page
		Extraits du KTB = Skl Sauvetage des équipages des navires marchands ennemis	93/94
Doenitz 43		Extraits du KTB = Skl et KTB = BdU Non sauvetage des équipages des navires marchands allemands par les forces de combat anglaises	95
Doenitz		Extraits du D.M.S. Secours aux navires en cas d'attaques par sous-marins	96
Doenitz 44		Questionnaire du vice Amiral KREISCH	97/98
Doenitz 53		Déclaration de 67 commandants de sous-marins allemands se trouvant en captivité anglaise	99
1760 P.S.		Déposition du témoin George S. MESSERSMITH	101/102 102a
D - 443	GB - 185	Discours du Grand Amiral DOENITZ Au cours de la séance des Commandants en Chef à Weimar	103/104
		L O I M I L I T A I R E	105/106
1915 P.S.		Décret sur la conduite de l'Armée	107
C - 178	US - 544	Projet de lettre concernant le traitement des saboteurs	108/109
498 P.S.		Ordre supérieur	110

H0740 - 0011

Doc. N°;	Preuves N°	Désignation du document	Page
C 171	GB - 210	Notes sur les entretiens du ObdM au Quartier Général du Fuehrer du 29.6. au 1er.7.44	111/112
C 195	GB - 211	Lettre du Skl concernant les moyens pour la construction de nouveaux navires	113/116
Doenitz 46		Déclaration faite sous la foi du serment par le capitaine de vaisseau PFEIFFER	117/119
Doenitz 47		Extraits de la revue "Aufbau" suppression de traitres par les partisans	120/121
Doenitz 48		Extraits de la déclaration faite sous la foi du serment par le capitaine de frégate David et le Amtsrat Marquardt	122/123
		Déclaration du capitaine de corvette ROGGE	124/126 127
		Déclaration du capitaine de corvette OSTERMANN	128/129
Doenitz 49		Déclaration faite sous la foi du serment par le juge supérieur de l'Etat-Major de la marine, F.JAEKEL: Législation des tribunaux militaire de la marine dans les territoires occupés	130/131
Doenitz 50		Extraits du KTB = Skl Les Commandants en Chef et les membres des gouvernements français et anglais ordonnent de continuer la lutte	132/133
Doenitz 51		Départ d'Allemands de Kolberg	134
Doenitz 52		Situation en Allemagne de l'Est	135

H0740 - 0012

DOCUMENT DOENITZ No. I

Extrait

du

Journal de guerre du commandement supérieur de la Guerre sur mer 1939 -

(KTB Skl Partie A Aout/septembre 1939)

15.8. Les mesures suivantes étaient préparées (pour le cas Weiss) :
à partir du 15.8. "Spee" et tous les sous-marins de l'Atlantique prêts à appareiller.
22.8. Navire "Westerwald" pret à appareiller.
25.8. "Deutschland" pret à appareiller.
(..... Notes .....)

21.8. Dépeche du Service-B sur les mesures d'alerte de la flotte francaise.

23.8. Dépeche du Service-B : poursuite des mesures d'alerte de la flotte francaise jusqu'au 3ème degré. Mesures de barrage des ports anglais et francais.

25.8. Le Service-B annonce : les vapeurs allemands et italiens sont mis en surveillance et signalés par la France.

31.8. Application de l'Instruction I de l'OKW en vue de la conduite de la guerre :
Solution de force à l'est, attaque contre la Pologne le 1.9. à 04 heure 45, à l'ouest, la responsabilité

H0740 - 0013

de l'ouverture des hostilités est nettement laissé à l'Angleterre et à la France. Respecter scrupuleusement la neutralité de la Hollande, de la Belgique, du Luxembourg et de la Suisse. Ne pas franchir la frontière de l'ouest. Sur mer pas d'òpérations de guerre ou devant etre interpretées comme telles. La Luftwaffe seulement sur la défensive.
En cas d'ouverture des hostilités par les puissances occidentales : position uniquement défensive; épargner nos forces. Réserver le commencement des opérations offensives. L'armée tient le Mur de l'Ouest (Westwall) - La marine fait la guerre au commerce guerre concentrée contre l'Angleterre. Pour renforcer son efficacité on peut compter sur la déclaration de zones dangereuses. Les préparer et les exposer. Assurer la Baltique contre une invasion ennemie.

Journal de guerre - commandement supérieur de la guerre maritime. (Partie C Cahier VIII 1939)

31.8.39 La France dénonce la convention No.2 de la Conférence de La Haye du 18 octobre 1907 concernant le traitement des navires de commerce ennemis à la déclaration de guerre, avec effet rétro-actif du 13.VII.40

H0740 – 0014

DOCUMENT DOENITZ

No 2

Extrait du

Journal de guerre du Commandant en Chef des sous-marins

a l'Ouest 1939

Journal de guerre - Chef de l'Arme sous-marine.

(KTB F dU Ouest Sept 1939)

1.9.39. Question du Groupe Ouest ,demandant si un sous-marin allemand se trouve encore dans la Jade parce qu' on entend de Wangeroo;e des bruits de moteurs electriques. Comme l' "U 20 " a quitte a 00 heure 15 Wilhemshaven, il doit avoir quitte la Jade depuis 2 heures et demi environ : pour cette raison,moteur Diesel (interdiction de plonger).

4.9.39.

1400 heure. Il est parvenu plusieurs depeches annoncant la decouverte de sous-marins anglais dans le golfe de la Jade, depeches qui confirment l'emploi de navires dans ce secteur naval.

6.9.39.

0530 L'U.24 annonce un sous-marin anglais dans les parages de l'Ems occidental

0600 L'U 58 annonce qu'un sous-marin anglais a ete vu a 04 heure 40 dans le secteur 3445.

H0740 -0015

Document DOENITZ

N° 3

E X T R A I T

du

Journal de guerre du Chef de l'Arme sous-marine 1939

(KTB B d U 1-15. 9. 1939)

3.11.39 - Le Commandement superieur de la Guerre Navale demande au Chef de l'Arme sous-marine (B d U) de prendre position au sujet de la possibilité d'attaquer avec des sous-marins, l'importation de bois qui se fait encore des ports de la Russie du Nord vers l'Angleterre. Elle attire l'attention sur la grande importance de cette importation.

L'emploi de l'U-36 dans le secteur à l'Est du Cap Nord contre ces transports de bois a ete de toutes façons projete par moi. Même si les chances de succès dans ce secteur me paraissent extrêmement favorables, je ne crois pas cependant pouvoir prendre de plus amples decisions avant que cette entreprise ne m'ait eclairé sur la situation veritable. En même temps le Commandement Superieur de la guerre navale (SKL) communique qu'il existe pour la création d'une "Base Nord" des possibilites qui selon toutes apparences sont pleines de promesses. Je tiens pour extrêmement important d'entreprendre immediatement toutes les demarches possibles pour arriver à se faire un jugement clair sur les possibilites en présence.

H0740 – 0016

Document DOENITZ

N° 3

Les avantages d'une base dans le Nord sont les suivantes :

1.- La situation essentiellement plus favorable pour l'attaque de la route commerciale Russie du Nord-Angleterre.

2.- La voie d'accès plus sure ; elle conduit librement en eau profonde à partir de l'Angleterre (Possibilité d'utiliser la route du Danemark presque sans detour).

Comme desavantage, il faut envisager :

1.- La voie d'accès est allongée de 300 nouveaux kilomètres.

2.- Le manque d'installations de docks et de reparations appropriées. Les difficultés de ravitaillement en materiel sur la route de terre. Aussi longtemps que le passage de la Mer du Nord n'entraîne pour les sous-marins ni de trop grands dangers, ni de perte de temps, une base dans le Nord ne possède une grande importance que pour

- suite 3 -

H0740 – 0017

l'attaque des transports de bois venant des ports de la Russie du Nord - Mais si un jour l'inconvenient de la longueur du chemin devait être compense par l'augmentation des dangers presentes par la navigation dans la Mer du Nord, la Base Nord prendrait alors une importance extraordinaire. Combien de temps encore les transports de bois passeront, on ne peut certes le dire d'avance avec certitude, mais on est fondé a supposer ou bien qu'ils prendront fin bientot d'une façon ou d'une autre ou bien que les conditions politiques necessitant cette base disparaitront.

Par conséquent : si la situation politique se presente d'une façon telle que sa creation presente une utilité à longue échéance cette creation doit être poursuivie d'une façon telle qu'elle puisse faire face à de grandes exigences. Il convient aussi de la rendre aussi mobile que possible pour faire entrer des à present en ligne de compte son deplacement vers l'ouest en cas de changement dans la situation de la guerre. Elle doit en plus disposer d'une liaison radiophonique sure avec les navires et avec le pays. Comme on ne peut compter longtemps qu'une entreprise de cette importance soit tenue secrete, il faut d'ores et déjà prevoir des mesures militaires de protection pour exclure des coups de surprise de l'adversaire.

Une proposition elaboree sur la base de ces considerations est envoyée au commandement superieur de la guerre navale

H0740 – 0018

Document Doenitz N° 4.

E x t r a i t

du

Journal de guerre du commandement superieur de la guerre sur mer 1939

(KTB Skl , Journal de guerre - Commandement superieur de la guerre sur mer - Partie A .. novembre 1939.)

17.11.39. .....

Le Commandant en chef des sous-marins (B d U) recoit des instructions pour exper-imenter la Base Nord.

Le commandement superieur de la guerre na-vale (Skl) tient l'experimentation de la Base Nord par l' U 36 appareillant dans les jours prochains pour extremement souhaitable. Du ravitaillement pour le petrolier " Phenicia" a Mourmansk part le 22.11. avec un chalutier pour Mourmansk.

H0740 – 0019

Document Doenitz N°4

E x t r a i t

du

Journal de guerre du Commandement supérieur de la guerre

sur mer 1939

(KTB Skl, Journal de guerre - Commandement supérieur)de la guerre sur mer- Partie A - Novembre 1939)

17.11.39 .....

Le Commandant en Chef des sous-marins (B d U) reçoit des instructions pour expérimenter la Base Nord.

Le Commandement supérieur de la guerre navale (Skl) tient l'expérimentation de la Base Nord par l'U 36 appareillant dans les jours prochains pour extrémement souhaitable. Du ravitaillement pour le pétrolier " Phenicia" a Mourmansk part le 22.11 avec un chalutier peur Mourmansk.

H0740 – 0020

Document C 66 - GB 81

Memorandum du grand Amiral Raeder a l'Amiral Assmann

Affaire du Chef !

(Extrait)

.....

b) Exercice " Weser" (Weserubung.)

Dans les semaines qui precederent la Conference du 10.10.39 j'ai echange des lettres avec l'Amiral Carls, qui souligna tout d'abord, dans une lettre detaillee qu'il m'adressa, l'importance d'une occupation par l'Allemagne de la cote norvegienne.....

Conférence faite par moi le 10.10.39. chez le Fuhrer.

H0740 - 0021

DOCUMENT DOENITZ No 5

Extrait

des

"Documents de la politique allemande"

Volume 8, 1ère partie

---

5. Déclaration du Ministre des Affaires Etrangères du Reich von Ribbentrop aux représentants à Berlin de la Presse étrangère dans la salle du Conseil fédéral du Ministère des Affaires Etrangères le 9 avril 1940, au matin.

.....

Page 35 :

Depuis quelque temps déjà le Gouvernement du Reich a été avisé que des officiers anglais et français de l'état-major de l'armée et de la marine se trouvent dans tout le territoire norvégien pour déterminer et préparer des emplacements de débarquement et pour étudier une marche vers le Sud (1).

.....

Noye :(1)

Dès le 29 décembre 1939, l'Amirauté britannique demanda au Consul britannique de Narvik des données exactes sur le port de Narvik et les deux camps d'aviation situés près de Tromsö et

H0740 – 0022

de Narvik et le 3 janvier 1940 des détails sur la fourniture d'énergie électrique à la ville de Narvik. Les réponses furent données les 2 et 4 janvier. En outre, le 13 janvier, le Consul de Narvik envoya un rapport sur les mouvements de troupes norvégiennes. De plus, le directeur du Service des informations maritimes de l'Amirauté britannique adressait le 31 janvier aux dirigeants du service maritime de contrôle de Narvik un questionnaire long et très détaillé sur la situation du port (plans, possibilités de construction, de déchargement et de réparations, approvisionnement en charbon, stocks de carburant, moyens d'information, ouvrages défensifs, nature des côtes, etc.). L'Attaché naval français à Oslo, adressa en février, en réponse à un questionnaire du 29 janvier, un rapport sur les possibilités de débarquement et de transport de troupes en Norvège ainsi que sur le port de Drontheim et ses environs,

.....

H0740 - 0023

DOCUMENT DOENITZ No 6

Extrait

du

Journal de guerre du Chef de l'Arme sous-marine 1940

(KTB- Bdu- Mars 1940- Cahier annexe "Weserubung")

5.3.40 Le Chef de l'Arme sous-marine prend part à Berlin à un entretien chez le Chef d'Etat-Major du Commandement suprême de la guerre navale.

Sujet de l'entretien :

Préparatifs pour l'occupation par l'armée allemande de la Norvège et du Danemark.

Note du copiste : (Suivant des explications détaillées sur les différentes tâches des Commandants et des forces placées sous leurs ordres.)

H0740 – 0024

Document Doenitz No 7

Journal Officiel du Reich

1910

Page 283

(No 3711) Accord concernant l'application des principes de la Convention de Genève à la Guerre Maritime. Du 18 Octobre 1907

.....

Article 16

Après tout combat, les 2 adversaires doivent, dans la mesure où les buts de guerre le permettent, prendre des dispositions pour rechercher les naufragés, les blessés et les malades et les protéger, ainsi que les morts, contre le vol et les mauvais traitements. Ils doivent veiller à ce que l'inhumation, l'immersion ou l'incinération des morts soient précédées d'un examen attentif des cadavres.

.....

Article 18

Les dispositions de cette convention ne sont applicables qu'entre les parties contractantes et seulement lorsque les belligérants sont tous parties contractantes.

.....

H0740 - 0025

Document DOENITZ No 8

Extrait du

Journal de guerre du Chef de l'Arme sous-marine 1939

(KTB BdU 1. - 15.10.39)

4.10.39 Sur la conduite de la guerre commerciale les ordres qui suivent sont donnés au Commandement suprême de la guerre navale:

1) La zone où le plein usage des armes contre des bâtiments naviguant tous feux éteints est libre, est étendue jusqu'au 15em degré de longitude Ouest.

2) L'usage immédiat de toutes leurs armes est accordé aux sous-marins contre les navires de Commerce ennemis qu'on aura reconnu nettement comme étant armés ou dont l'armement est connu du Commandement suprême de la guerre navale par des documents irrécusables. Dans la mesure où les circonstances le permettent, après avoir écarté toute possibilité de mettre en danger le sous-marin, on devra prendre des mesures pour le sauvetage de l'équipage. Les paquebots qui ne sont pas des transports de troupes ne doivent pas être attaqués, pas plus qu'avant même s'ils sont armés.

Ces deux ordres constituent un procès sensible pour la conduite de la guerre - ils répondent

page 10

H0740 - 0026

à la nature des attaques de sous-marins et augmentent leurs perspectives.

H0740 – 0027

Document DOENITZ No.9

Extrait

du

Journal de guerre de la Direction des opérations navales 1939.

(KTB Skl Partie C Cahier VIII, 1939)

26.9.39 Havas communique que l'équipage du vapeur britannique "Royal Sceptre" coulé par un sous-marin allemand est perdu.

A.A. apprend que le sous-marin en question a remis l'équipage du R.S. au vapeur britannique "Browning" et pour cette raison ce dernier fut autorisé à continuer sa route.

Extrait

du

Journal de guerre du Chef de l'Arme sous-marine 1939.

(KTB BdU 1.- 15.10.39)

3.10.39 Plusieurs comptes rendus B permettent de conclure à l'envoi par le fond du vapeur grec "Diamandis" à la sortie Ouest du canal. Ceci est confirmé par un message sans fil du U 35 par lequel ce bateau communique qu'il a à son bord, sain et sauf, l'équipage complet du vapeur coulé. L'envoi de ce message sans fil a été fait probablement parce que le Commandant croyait devoir contredire des comptes rendus ayant une autre teneur.

H0740 — 0028

DOCUMENT DOENITZ No 10

Extrait du

Journal de guerre du sous-marin U-41

(KTB U-41, Novembre 1939)

12.11.39
0700

Vapeur de pêche en vue à l'avant. Arrêté par artillerie. Sans équivoque vapeur de pêche anglais. Ordonné par Morse de descendre dans les canots. Canot mis à la mer. De peur d'un piège pour sous-marin, canonné à 2500m. Observé 35 coups, 2 au but. Forte houle. Le vapeur ne coulant pas, plongeons pour observer de près. Semble inoffensif. A hissé le drapeau blanc. C'est un vapeur 129 Crosswell 275 t.. En surface, vu plusieurs hommes nageant dont plusieurs sur un radeau. Sauvé d'abord ceux qui nagent dans une mer glacée.Sauvé 7 hommes dont le capitaine; un autre est pris à bord. Tentatives inutiles pour les ranimer. Rejetés par dessus bord. Rien vu de plus des 13 membres de l'équipage. Le canot endommagé lors de sa mise à l'eau a sombré. Température de l'eau 12o. Pendant la manoeuvre de sauvetage le vapeur a coulé suite des coups au but.

0800 Qu 3570 AM.

.....

H0740 – 0029

1642 Reconnu vapeur de peche anglais FD 144. Du bord je crois plus juste de donner les 7 prisonniers que de couler le chalutier. Aucun autre moyen de communication n'étant possible je donne par mégaphone l'ordre de mettre le canot à la mer. En dépit d'une houle énorme et d'une mer dure les 7 prisonniers sont livrés en 2 tours après avoir poussé 3 hurras pour notre bateau.,Le vapeur de pêche est relâché après qu'il a rentré son filet. Continuation de la route- Direction 235o.

-Page 12, suite-

H0740-0030

DOCUMENT D642-GB 196

S E C R E T

Ordre de guerre permanent No 154

Directives tactiques

1. Marche

Méfiance et précaution pendant la marche s'il n'y a pas de combat. Observation constamment active, aussi des avions, sur toute la surface de la mer.

2. Avant l'attaque

a) Avancer de facon réfléchie, s'il y a un objectif d'attaque; exécuter l'attaque avec une volonté opiniatre et jusqu'à la destruction réelle de l'objectif !

Dans une attaque il y a souvent des situations ou l'on aurait une raison d'abandonner l'affaire. On doit surmonter ces moments ou dispositions.

b) Ne pas se leurrer soi-meme : je n'attaque pas maintenant ou ne persiste pas maintenant parce que j'espère trouver plus tard autre chose ailleurs. Ce qu'on tient, on le tient ! On ne doit pas économiser le carburant pour une raison pareille !

c) Si la guerre commerciale est conduite d'après le système des prises, agir avec circonspection en arraisonnant. Se tenir à grande distance du bateau; parcours en sous-marin, inspection rigoureuse des périscopes de l'horizon et du ciel. Faire observer constamment le vapeur par des postes de vigie spécialement répartis. Après l'avoir arreté le couler pendant le jour au moyen de torpille sous-marine. S'approcher du vapeur en plongée, car la zone rapprochée est la zone dangereuse.

H0740 - 0031

C'est là que les pièges espèrent intervenir.

d) Pour les tirs de sous-marin, de jour ou de nuit on doit essayer d'étudier tranquillement les données du tir. On n'obtiendra aucun résultat en n'obtenant qu'un à peu près et en plaçant ses coups dans les environs du but. En général, en guerre on est toujours plus éloigné qu'on ne le croit surtout la nuit. Donc hardiment ! Le tir à courte distance est aussi la meilleure garantie pour le sous-marin. A proximité des navires l'escorte ne lance d'abord pas de bombes sous-marines; si l'on tire sur un convoi, à courte portée et si après le tir on doit plonger on peut ainsi alors s'abriter très rapidement sous d'autres navires du convoi et là on est à l'abri des bombes sous-marines. La plupart des coups manqués le sont parce que tirés de trop en arrière.

HO740-0032

La position, la nuit, sera tenue pour plus petite qu'elle ne l'est réellement car une position en avant au cours d'un changement de direction du vapeur est compromise et apparait en conséquence peu souhaitable. Le sous-marin n'apparait cependant pas petit meme s'il se présente par l'avant. Donc s'il se présente par l'avant diminuer la hausse !

e) Le commandant du sous-marin doit apprendre à sentir si, la nuit, l'adversaire peut le voir ou non.

En général on surestime la faculté de l'adversaire de voir le sous-marin. Donc dominer ses nerfs, rester en surface, esquiver en surface, peut-etre faire des cercles en contournant le navire par la poupe. De cette facon on aura la situation en mains. En plongeant on devient aveugle et immobile et on abandonne au seul adversaire la faculté de modifier la situation.

3. Pendant et après l'attaque

a) De jour en cas de contact avec l'ennemi ou après l'attaque ne pas s'enfoncer immédiatement. Ne pas oublier qu'éviter en plongeant rend aveugle et réduit le bateau à une complète passivité.

b) Donc aussi longtemps que possible chercher à voir avec le périscope. Alors seulement s'offre une chance pour une nouvelle attaque ou pour voir et fixer le trou par lequel on pourra échapper à une poursuite de l'ennemi. Déjà par une mer un peu houleuse l'adversaire ne pourra pas repérer le point de départ du lancement des torpilles en plongée, donc, si c'est possible rester au périscope meme après le coup, observer les résultats et éventuellement utiliser les possibilités

H0740 - 0033

d'une nouvelle attaque.

c) Si lors de l'attaque d'un convoi on doit, pour éviter la surveillance ou les avions, plonger rapidement à 20 m, car il y a danger d'etre apercu ou éperonné il n'y a, là encore, aucune raison pour renoncer, en tout cas, à l'attaque. Comme la situation par 20 m en direction de l'attaque est devenue légèrement confuse, il peut etre opportun de s'éloigner vivement et rapidement vers le dehors sans trop s'écarter de la direction générale de l'adversaire et de relancer une nouvelle attaque de l'extérieur. Avec un long convoi on a encore toujours des chances de pouvoir canonner le dernier bateau.

d) Mais si l'on doit éviter en plongeant parce que par exemple le destroyer file directement sur le périscope, il est alors indiqué de plonger vivement et de s'éloigner à toute vitesse. En 5 minutes on peut déjà s'éloigner

H0740-0034

de 1000 m et ainsi se retirer de la zone dangereuse. Donc ne pas remonter de suite mais tout d'abord essayer de s'éloigner. En plongeant profondément ne pas remplir les ballasts mais refouler l'eau. Le bateau s'alourdira à mesure de la plongée. On ne doit dépasser une profondeur de 100 m que si la proximité des bombes sous-marines l'exige. Si horizontalement et verticalement l'éloignement désiré des torpilles ou du point où on a été repéré est atteint, alors après que le bateau aura été amené à la profondeur voulue, arreter et seulement alors écouter comment l'adversaire se comporte et agir en conséquence.

e) Ne sauver et n'emmener personne. Ne pas s'occuper des canots du vapeur! Peu importe le temps qu'il fait et la proximité de la terre. Ne s'occuper que de son bateau et chercher à obtenir le plus rapidement possible un nouveau succès. Nous devons être durs dans cette guerre. L'adversaire a commencé la guerre pour nous anéantir il ne s'agit pas d'autre chose.

signé : Doenitz.

H0740 - 0035

Affaire secrète de Commandement !

Ordres de guerre permanents du Chef de l'Arme sous-marine

I942

Publié par le Chef de l'Arme sous-marine.

Instructiins pour les opérations et instructions tactiques.

Composition

A. Partie Générale

Ordre N°

I0I	Instructions pour la conduite de la guerre commerciale par les sous-marins.
I02 & I03	en blanc
I04	Arrêtés spéciaux de neutralité
I05	Navires neutres et ordres spéciaux pour leur traitement
I06-I20	en blanc

B. Ordres pour la conduite de la guerre

I2I	Navires höpitaux
I22	Navires neutres avec convoi neutre
I23	Ordres complémentaires pour la cond ite de la guerre d'après la reglementation des prises x)
I24	Mesures pour le comportement dans les eaux territoriales neutres.
I25	Incidents et comportement contraires au droit des peuples.

H0740 - 0036

I26 Comportement vis-à-vis des navires de guerre et des navires marchands Français x)

I27 Mesures concernant les navires Norvégiens se trouvant sur le chemin du retour

I28 Transport de dons pour les prisonniers de guerre x)

I29 Pêche dans la Biskaya x) navires pour le service auxiliaire de la Croix-rouge

I20 à I50 en blanc

C Autres ordres pour les opérations et ordres tactiques

I5I Instructions anglaises pour les convois x)

I52 à I70 en blanc

I7I Expériences et observations

I72 Conduite à suivre en cas de poursuite par grenades sous-marines

I73 Extraits d'instructions de l'amirauté britannique

I74 Bateaux ennemis pour la défense contre les sous-marins

I75 Procédé pour échapper aux grenades sous-marines après repérage x)

I76 Directives générales pour l'accomplissement d'une mission de convois par un sous-marin x)

x) Barré ultérieurement

H0740 - 0037

177 Engagement de l'artillerie Sous-marins contre bateaux à vapeur pendant la nuit :
Attaques par le feu. x)

178 Dernières expériences sur la lutte contre les convois par le Lieutenant de vaisseau TOPP

179 Plonger en cas de poursuites par grenades sous-marines x)

180 Approvisionnement par navires-citernes sous-marins

181 Conduite à suivre vis à vis des avions ennemis

182 Conduite à suivre en cas de découverte par chasseurs ou convois aériens x)

183 Route en commun de 2 ou 3 navires

184-199 En blanc

200-300 Cf.. Ordonnances sur les renseignements

D.

301-312 Suivent les ordres techniques concernant les torpilles

313-330 En blanc

350- Détermination de la vitesse des navires de guerre & navires marchands ennemis par la détection du nombre de tours d'hélice.

E.

401-410 En blanc

411-500 Suivent des ordres de navigation et de barrage

. .

H0740 — 0038

Document Doenitz N°11.

F.

Missions et avis du Commandant

501	Rédaction d'un journal de guerre
502	Avis aux equipages
503	Convois interieurs X)
504	Submerger en cas d'alerte
505	Redaction d'un journal de plonges
5°6	Profondeurs d'attaques
507	Essais de plonge en vue d'operations
508	Enregistrement sur des cartes
5°9	Rendre compte des succès
510	Vitesse maxima des principaux moteurs Diesel en mer
511	Embarquement d'officiers des bateaux coulés
512	Conduite à mener en captivite
514-550	En blanc

x)= Barre ulterieurement.

page 17 suite

H0740 – 0039

Document Doenitz N° 12

" Volkischer Beobachter"

Extrait du 28 Octobre 1939, N° 301, Page 3

Legende sous une prise de vue :

" Les sous-marins allemands menent un combat impitoyable sur les oceans contre le blocus anglais. Notre photographie qui a ete prise a bord d'un navire neutre, montre un sous-marin allemand controlant un cargo a vapeur .- Entre le bastingage et le sous-marin on peut voir le commandement des prises allemand "

" Volkischer Beobachter"

Extrait du 1er decembre 1939, N° 335, Page 3

Legende relative a plusieurs prises de vue :

" C'est de cette facon correcte que combat la marine de guerre allemande."

Un passager du bateau a vapeur americain " American Farmer" qui avait sur lui un appareil de photo, fait le recit de la conduite chevaleresque des Commandants des sous-marins allemands dans la guerre commerciale contre l'Angleterre, a laquelle il a assiste . En haute mer apparut soudain un sous-marin allemand qui invita l'Americain a prendre a bord l'equipage du bateau a vapeur anglais " Kafiristan" coule par lui.- Le commandant du sous-marin allemand indiqua exactement au capitaine americain le lieu ou le navire avait ete coule

H0740-0040

Document Doenitz N° 12

et l'aida à retrouver les canots de sauvetage - Image de droite: le sous-marin établit le contact avec le navire americain - A l'extrême droite et en dessous : l'équipage du bateau à vapeur anglais coulé est pris à bord.

H0740 — 0041

DOCUMENT DOENITZ No. 13

EXTRAIT

de la déclaration du lieutenant de vaisseau Ernst-Ulrich Brüller en date du 24 Janvier 1946

.....

De novembre 39 à mars 40 j'étais l'officier adjoint de la flotille de bateaux-école pour commandants. A ce titre, j'étais au courant de tous les ordres écrits réservés aux Commandants et de toutes les instructions. Par la suite, jusqu'à fin Novembre 40 j'ai entrepris en tant qu'officier de quart sur le U-4 deux actions contre l'ennemi dans la Mer du Nord et trois actions contre l'ennemi sur le U-28 dans l'Atlantique du Nord. Avec le U-4 nous avons détruit de nuit , devant les cotes norvégiennes, un sous-marin ennemi par torpille. Sur ordre du Commandant l'endroit où le bateau avait été coulé fut vainement fouillé avec la laterlampe en vue de trouver les survivants.

Le U-28 coula des bateaux faisant partie d'un convoi et le sauvetage des équipages fut assuré par d'autres batiments de convois. Je me souviens de deux navires isolés qui furent coulés. Dans le prenier cas le navire fut coulé par une torpille de plein fouet. On demanda aux équipages des deux canots de sauvetage ce qu'ils désiraient. Ils étaient pourvus du nécessaire. Ils recurent en outre de nous des cigarettes et un peu d'alcool et furent congédiés avec des instructions sur la route à suivre. Dans le deuxième cas, le navire torpillé dut etre coulé au moyen de l'artillerie. Le feu fut

HO740 - 0042

DOCUMENT DOENITZ No. 13

dirigé de telle sorte que les canots de sauvetage qui s'éloignaient ne pouvaient pas etre menacés. On demanda plus tard aux canots s'ils avaient besoin de secours. La réponse fut négative.

.....

H0740 – 0043

DOCUMENT DOENITZ No. 13

E x t r a i t

de la déclaration de l'enseigne de vaisseau de 1ère classe Hunold von Ahlefeld en date du 25 janvier 1946

Je soussigné Hunold von Ahlefeld, enseigne de vaisseau de 1ère classe dans la première division de dragueurs de mines, suis né le 2.4.23 à Linz sur le Rhin. En tant qu'aspirant de marine j'ai été, en octobre 1941, à bord du U-455 sous le Commandement du lieutenant de vaisseau Giessler, et plus tard à bord du U-94 sous celui du Commandant Lieutenant de vaisseau Otto Ites, et sur les deux navires j'ai participé à plusieurs actions contre l'ennemi. Comme sur les deux navires j'étais chargé des documents secrets du Commandement, j'avais un aperçu de tous les ordres et de toutes les prescriptions, également en ce qui concerne les ordres d'opérations des navires. Je n'ai, pendant ce temps, jamais lu un ordre ou entendu parler d'un ordre mentionnant la destruction des moyens de sauvetage ou des équipages des bateaux coulés. Tous les ordres d'opérations mentionnaient l'importance des prisonniers. Le U-94 ramena lui-meme d'un voyage fait en Mai-Juin 42 un capitaine comme prisonnier à St-Nazaire. Au cours du meme voyage le navire fut attaqué au moment où il essayait de s'approcher des canots du bateau à vapeur "Tolken" qui était entrain de couler, pour prendre à bord les prisonniers ou pour prendre soin des canots. Ces coups furent tirés par une mitrailleuse à bord du bateau qui sombrait, de sorte que le sous-marin dut plonger pour sa propre sécurité.

H0740 - 0044

Document Doenitz no 13

E x t r a i t .

de la declaration du lieutenant de vaisseau Heinz Konrad Fenn en date du 22 Janvier 1946

Je soussigne lieutenant de vaisseau Heinz-Konrad Fenn, né le 20 Juillet 1918 à Kiel-Holtenau, ai servi à partir du 1er avril 1940 jusqu'à la fin de la guerre de façon ininterrompue dans l'arme sous-marine. Jusqu'en Aout 1941 j'ai été officier de quart sur le U-108 sous le commandement du Lieutenant de vaisseau Klaus Scholz.

Je me souviens de plusieurs cas qui se sont produits en 1941 et dans lesquels mon Commandant à cette époque a indiqué aux canots de sauvetage de bâtiments coulés la route pour atteindre le port le plus proche. Dans un cas nous avons même ravitaillé l'un des canots de sauvetage car nous avions constaté qu'il était très insuffisamment approvisionné. Il s'agissait, dans ce cas, de survivants du bateau à vapeur " Dirphis " coulé par nous en Juin 1941. L'Equipage reçut environ 20 pains et de l'eau fraiche. La photo N°1 ci-jointe montre la remise du ravitaillement aux canots de sauvetage, la photo N°2 montre le radio de ce bateau qui, particulièrement affaibli, fut pris à bord par nous et nourri. Ce navire lui aussi fut envoyé par nous sur le port le plus proche avec indication de la route à suivre.

H0740 – 0045

DOCUMENT DONITZ No. 13

E x t r a i t

de la déclaration du Capitaine de corvette Ulrich Heysse

en date du 15 février 1946

Je soussigné Capitaine de corvette Ulrich Heysse, né le 20 Septembre 1906 à Berlin -Friedenau domicilié à Flensburg, ai commandé un sous-marin de mars 41 à mars 1943.

.....

C'est ainsi qu'au printemps 1942 j'ai donné aux naufragés du bateau à vapeur norvégien "South Africa" dans chaque canot du pain et du rhum, j'ai aidé dans la mesure du possible les survivants surnageant sur les lieux du naufrage ou installés sur des radeaux, à gagner les canots de sauvetage ; j'ai agi de même pour les survivants d'un bateau à vapeur "Polybius" qui était plus éloigné de la cote et auquel j'ai indiqué le lieu exact où il se trouvait et la route à suivre pour rejoindre le port allié le plus proche. Je me souviens, en ce qui concerne les survivants que j'ai pris à bord de mon sous-marin pendant la guerre, des notes amicales rédigées par le capitaine du bateau à vapeur "West Ira" de San Francisco que exprimait ses remerciements pour le sauvetage et le séjour agréable passé à bord de mon sous-marin. En outre, je me souviens d'une carte venant d'un camp d'internement qui, exprimant des voeux de Noël et de bonne année m'avait été adressé par un officier que j'avais

H0740 — 0046

fait prisonnier et que j'avais emmené.

En ce qui concerne un autre bateau coulé fin 1942 ou début 1943 à proximité de la cote Ouest de l'Afrique, vous avons pris intentionnellement à bord le capitaine blessé au cours du naufrage et l'ingénieur en Chef et ils furent d'abord soignés par un médecin et, plus tard, au moment de remise comme cela s'était produit dans tous les autres cas, ils me remercièrent vivement pour le séjour étonnamment réparateur à bord,

.....

H0740 -0047

DOCUMENT DOENITZ No. 13

D é c l a r a t i o n

faite sous la foi du serment par le Capitaine de Corvette Walter Flachsenberg à la date du 4 Mars 1946

Je soussigné, Walter Flachsenberg, né le 26 Octobre 1908 à Munich-Gladbach, congédié le 30 aout 1945, comme capitaine de corvette et domicilié à Westerland/Sylt, Stephanstr.2, j'ai été commandant du sous-marin U-71 du 14 Décembre 1940 jusqu'au 1er Juillet 1942 et je déclare sous la foi du serment :

Au cours des opérations du 14 Juin au 3 Juillet 1941 le U-71 découvrit le 22 Juin , à environ 300 milles marins au sud-ouest de l'Islande, un canot de sauvetage monté par trois norvégiens que j'ai ravitaillés en eau et en nourriture.

Lorsque j'ai rendu compte de cet incident, le Chef de l'arme sous-marine de l'époque, le contre-amiral Doenitz, loua vivement la conduite. Le Chef de l'arme sous-marine était d'avis qu'il avait été de mon devoir de venir au secours du canot de cette façon après m'en etre approché. Les anciens lieutenants de vaisseau Oehrn et Hessler ont assisté à mon exposé.

.....

H0740 – 0048

Document DOENITZ No 13

E x t r a i t

de la déclaration de Wilhem Schulz en date du 27/2/46

.....

Renseignements d'identité:

Nom: Wilhelm Schulz

Né le: 10.3.1906 à Cologne sur le Rhin

Adresse: Hambourg, 36, Alsterufer 17

Ancienne profession: 1939-1941 Commandant de sous-marin

et durée du service: 1941-1943 Chef de flotille d'une flotille de sous-marins.

.....

.....

Fin mars 1941 j'ai coulé devant freetown vers 13 heures de l'après-midi le bâteau à vapeur britannique "Tweed". Une fois le bâteau coulé, j'ai trouve un cotre de sauvetage plein des membres de l'équipage, ainsi qu'un canot endommagé allant à la dérive sur l'eau. Il y avait des requins dans l'eau et sur le canot endommagé il y avait un blessé grave avec cinq membres de l'équipage. Bien qu'à l'époque il y eut déjà du danger aérien devant Freetown, je suis remonté à la surface, j'ai fait redresser le canot, le blessé fut mis dans le plâtre et pansé, le personnel fut également réparti dans les deux canots, l'eau potable et le ravitaillement furent complétés, les coordonnées du bâteau furent établies, les voiles furent hissées et tout fut fait pour que les deux bâteaux puissent parcourir la distance de 150 milles marins

H0740 – 0049

jusqu'à Freetown. Le premier officier du "Tweed" m'a à ce moment-là remercié pour notre aide.

Je raconte ceci en détails parce qu'au retour de mon voyage j'ai oralement rendu-compte de mon action au chef de l'arme sous-marine qui l'approuva entièrement.

H0740 — 0050

Document DOENITZ No 13

Extraits

de la déclaration du Capitaine de corvette Egon baron von Schlippenbach en date du 29 Janvier 1946

Je soussigné Capitaine de corvette Egon baron von Schlippenbach, né le 10.4.14 à Cologne sur le Rhin, actuellement domicilié à Pelzerhaken près de Neustadt/Holstein, ai commandé un sous-marin de Novembre 1941 à Décembre 1943.

.....

J'ai moi-même trouvé au printemps 1943 au Sud de la sortie du Détroit d'Otrante deux canots pneumatiques avec huit aviateurs ennemis rescapés. J'ai marché à son coté et j'ai demandé s'ils avaient besoin d'une assistance médicale et sur sa réponse négative, j'ai continué ma route vers la zône des opérations. Si j'avais été sur le chemin du retour, je n'aurais pas hésité un instant à prendre ces gens à bord. Mais dans le cas précité ils constituaient une lourde gêne pour le navire dans la zone des opérations. Nous n'avons pas tiré sur les naufragés ou entrepris quoi que ce fût, capable d'endommager les moyens de sauvetage. Bien au contraire, vu le danger d'être découverts par l'ennemi, j'ai envoyé un message par radio et j'ai rendu compte de l'incident peu après la rencontre.

Après mon retour j'ai fait mon rapport. Ma conduite fut pleinement approuvée aussi bien par le Commandant en Chef des

H0740-0051

sous-marins pour la région méditerranéenne, que par le Chef Suprême de la marine.

H0740-0052

Document DOENITZ No.13

Extrait

de la déclaration du lieutenant de vaisseau en retraite Gustav Adolf Janssen - En date du 17/2/1946.

Je soussigné lieutenant de vaisseau en disponibilité Gustav Adolf Janssen, né le 9/4/15 à Blankenese près de Hambourg, domicilié à Flensburg, Turnierstrasse 7, ai fait partie de l'arme sous-marine depuis le premier octobre 1938 jusqu'à la fin de la guerre.

.....

La guerre sous-marine a été dure du début à la fin mais "fair"! J'ai moi-même vu se produire les cas suivants qui sont en rapport avec la question traitée ici:

1) En Novembre 1940 nous avons, avec l'U—65 coulé le bateau à vapeur britannique "Fabian" dans les eaux de Freetown, L'équipage fut pourvu par nous d'eau, de ravitaillement et d'une carte marine et recut les indications lui permettant de rejoindre directement la côte.
2) Dans les mêmes eaux, nous avons coulé quelques jours plus tard le bateau à vapeur britannique "Kohinoor" et peu après un bateau citerne. Le seul survivant était le 1er officier du "Kohinoor", Mr. Condon, il fut pris à bord et plus tard remis à un bateau citerne allemand.
3) Le 6/12/1942 j'ai coulé avec l'U-103 à environ 200 milles marins à l'Ouest des Açores le bateau à moteur britannique "Henry Stanley" de la Elder Dempster Line. J'ai laissé à l'équipage le temps de monter dans les canots et j'ai, selon les ordres reçus, pris à bord le ca-

H0740-0053

pitaine, Mr. Richard Jones. Il fut pendant quatre semaines environ mon hôte comme prisonnier.

4) En mai 1943 j'ai embarqué dans la piscaya Ouest deux marins britanniques d'un radeau allant à la dérive, qui venaient du bateau à vapeur "Fort Condor" lequel avait été coulé et qui étaient naufragés depuis plusieurs jours déjà: les deux Hindous et le Japonais que je dus laisser sur le radeau parce que nous n'avions pas assez de place, furent ravitaillés en eau et en vivres et je leur donnai quelques vêtements. (Nous avons embarqué Mr. Huxley et Mr Oxton)

Les cas indiqués aux paragraphes 3 et 4 ont eu lieu chronologiquement après l'ordre de ne pas prendre de mesures de sauvetage. Ces deux cas furent enregistrés par moi dans le journal de guerre et après ma rentrée je les ai présentés au Commandant Suprême. Il n'y eut pas d'objections.

HO740-0054

Document Doenitz 14

Extrait

du Journal de guerre du Chef de l'armé sous-marine. 1941

(Journal de guerre- Chef de l'arme sous-marine. Aout 1941)

28.8.41 .....Sous-Marin 206 annonce qu'il a pris à bord deux officiers et quatre sous-officiers d'un appareil anglais. Il annonce une forte reconnaissance aérienne volant à basse altitude.

Extrait

du Journal de guerre du Sous-Marin 206

(Journal de guerre sous-marin 206 Aout 1941)

26.8.41

17h 25' Emergé en reconnaissance

18h 30' Un feu rouge à babord qui vient dans notre direction. Découvert à l'approche deux canots ronds pneumatiques d'un jaune tranchant occupés l'un par 4 l'autre par 2 hommes. Les occupants font des signaux. On décrit un cercle. Il s'agit de l'équipage d'un avion anglais.

19h 20' Pris à bord et faits prisonniers. Si je les avais munis de vivres frais et si je les avais laissés continuer à aller à la dérive, ils auraient pû facilement étant donné le beau temps et le trafic aérien intense être recueillis par un avion. D'autre part ils n'auraient jamais pû atteindre la côte éloignée de 240 miles par leurs propres moyens. Ils seraient morts. Je ne voulais pas de la première solution et je n'avais pas le coeur d'opter pour la seconde, d'autant plus qu'aucun inconvénient radical

H0740-0055

militaire n'obligeait à cela. Le lendemain il y eut des vents de 6-7 et une houle jusqu'à 6. Je me dépêche de prendre les canots pneumatiques à mon bord pour avoir une possibilité de quitter le bord au cas de nécessité pressante. D'ailleurs il vaut mieux transporter les anglais dans le sous-marin et les faire prisonniers.

L'équipage se compose de :

1. Winter-Taylor, officier navigateur, 21 ans
   No matricule 42733
2. Crocott, officier navigateur, 41 ans No matricule 26789
3. Martin, Sergent, 21 ans, No Matricule 998984
4. Liller, Sergent-Observateur, 30 ans, No Matricule Nz 401210
5. Kenndy, Sergent, 20 ans No matricule 630077
6. Skuse, Sergent, 22 ans, No Matricule 748628

Appréciations du Commandant Suprême des Sous-Marins.

1.....

2.....

3. La prise à bord des aviateurs anglais est approuvée. (Remarque du rédacteur: L'équipage est testé 15 jours à bord)

H0740-0056

Document Doenitz N° 15.

E x t r a i t

du

Journal de guerre du chef de l'arme sous-marine 1941.

(Journal de guerre - Chef de l'arme sous marine 1941)

.....

21.10.41. Vers les cinq heures le sous-marin 123 découvre une fois encore le convoi, est repoussé, reprend contact et coule un bateau du convoi anglais, le transport "Laurania" (13.984 Tonnes) - Le sousmarin fait un prisonnier. Les bateaux poursuivent leur route vers l'Ouest.

E x t r a i t

du

Journal de guerre du Sous-marin 123

(Journal de guerre du sous-marin 123 du 23 Aout au 22 Novembre 1941.)

21.10.41 .....(Description d'une attaque d'un convoi).....

6 H. ..... Expedition d'un radiogramme indiquant la position, la route et la direction du convoi et retour a l'emplacement de tir - La, grande nappe d'huile- Repere quelques epaves et un canot de sauvetage en train de couler. Dedans un homme. Naufrage recueilli. D'apres ses declarations, le

H0740-0057

croiseur auxiliaire " Aurania" (13.984 Tonnes) avait recu une torpille de plein fouet à l'arrière et une autre dans le compartiment voisin de la chambre des machines. Des 250 hommes de l'équipage une partie a été sauvée par un torpilleur .....

Appréciations du Chef de l'armée sous-marine concernant le Journal de guerre du Sous Marin 123.

(Journal de guerre du sous-marin 123(SM 123) du 23 Aout au 22 Novembre 1941)

1. Le torpillage du croiseur auxiliaire rapide du convoi est un excellent resultat.
2. Il aurait été plus judicieux, lors de l'operation des 2 et 3 Novembre entreprise contre un convoi, d'attaquer soi-meme immediatement etant donné que d'autres sous marins s'y employaient déjà.
3. Autrement, entreprise bien conçue et bien reussie.

Signé : Doenitz.

H0740-0058

DOCUMENT DOENITZ No 16

Extrait de l'annexe du

Journal de guerre du Chef de l'arme sous-marine

(Journal de guerre - Chef de l'arme sous-marine Juillet 1942)

Rapport verbal du Chef de l'arme sous-marine au Führer le 14.5.1942 en présence du Haut Commandant en Chef de la marine de guerre.

.....

Il est nécessaire en conséquence, de travailler par tous les moyens à l'amélioration de l'armement du sous-marin, de telle sorte que celui-ci soit à la hauteur de la défense.

Le progrès le plus important est la torpille à "Abstands-pistole", qui rendrait plus sur le coup de torpille contre les torpilleurs, placerait ainsi le sous-marin du point de vue de la défense dans une position plus propice. Cet appareil accélèrerait la disparition du bateau torpillé; nous ferions ainsi une économie de torpilles et nous protègerions le sous-marin contre la défense adverse étant donné qu'il pourrait quitter plus vite le théatre du combat.

L'"Abstandspistole" apportera le gros avantage de ne plus permettre, en raison de la disparition rapide du bateau torpillé, le sauvetage de l'équipage. Ces pertes plus importantes en équipages rendront, sans aucun doute, plus difficile au grand programme américain d'armement de navires l'enrolement d'équipages.

.....

signé : Doenitz.

H0740-0059

DOCUMENT DOENITZ No. 17

Déclaration faite sous la foi du serment

du grand Amiral Erich R A E D E R.

Je soussigné, Erich Raeder, certifie sous la foi du serment ce qui suit qui doit etre présenté au tribunal Militaire international de Nuremberg. Je n'ignore pas que les fausses déclarations sous serment rendent leur auteur passible de poursuites judiciaires.

Le 14 mai 1942 nous fumes l'Amiral Doenitz, chef de l'arme sous-marine, et moi appelés au rapport au Quartier Général du Fuhrer : Celui-ci voulait etre instruit de la question des sous-marins.

Au cours du rapport Hitler demanda à Doenitz si l'on pouvait procéder envers les équipages des bateaux marchands torpillés de facon à empecher leur retour dans leur patrie. L'Amiral Doenitz a rejeté tous procédés contre les survivants des équipages de navires. Il dit que la lutte contre les équipages ennemis ne pouvait se poursuivre que par le perfectionnement des armes (Torpilles) de telle sorte que les bateaux soient de prime abord entièrement détruits. J'ai certifié que tout autre procédé ne pouvait absolument pas etre envisagé.

Hitler se déclara satisfait de cette appréciation et, par la suite, ne m'a plus rien demandé dans ce sens.

Après avoir pris connaissance auprès du Tribunal militaire du document relatif à la conversation d'Hitler avec M.Oshima, Ambassadeur du Japon le 3 Janvier 1942 concernant l'anéantissement des équipages de navires marchands naufragés

H0740-0060

DOCUMENT DOENITZ No 17

je crois qu'Hitler, au cours de la conversation de Mai 1942 voulait chercher désormais à tenir l'ambassadeur du Japon au courant des ordres donnés dans ce sens. Il ne m'a jamais parlé au préalable d'une conversation sur ce sujet, vraisemblablement parce qu'il était sur que je repoussais de telles idées.

Nuremberg, le Avril 1946

(Erich Raeder)

H0740-0061

DOC. DOENITZ No 18

Extrait de :

Journal de guerre du Commandant en Chef des sous-marins

1942

(Journal de guerre-Commandant en Chef des sous-marins 1.9.-15.9.1942)

2.9. : Sous-marin 256 surpris et bombardé par aviateur en 4702 N 0507 ● dans l'impossibilité de naviguer et de plonger doit etre remorqué par des bateaux à moteur, avec escorte aérienne.

3.9. : Aviateur découvre sous-marin en BF 4448 et 4160

4.9. : Avion découvre sous-marin en BF 4451
Sous-marin 756 ne répond plus à nos appels; vraisemblablement perdu.

5.9. : Avion découvre sous-marin en AE 87

6.9. : Avion signale sous-marin en BF 4426.
Rentrée du sous-marin 705 est attendue le soir du 5.9. Le sous-marin n'est pas encore arrivé là-bas jusqu'à aujourd'hui. Possible que sous-marin 705 ait été perdu par attaque aérienne, vu que des avions anglais ont signalé un sous-marin le 3.9. en BF 4448 et le 4.9. en BF 4651, et certainement aussi attaqué. Il faut s'attendre à la perte du sous-marin.

7.9. : Avions anglais signalent sous-marins en BF 4568, BF 4610 et CG 1273. Sous-marin 130 est bombardé par un

H0740-0062

Boeing. Dommages peu importants.

8.9. : Sous-marin 202 recoit des bombes d'avion en traversant golfe de Biscaye. 2 torpilles engagées.
Avions anglais signalent sous-marins en BF 4567, 4568 et AE 7113.

9.9. : Sous-marin 507 se heurte apparemment à piège de sous-marin en FF 1161.
Avions anglais signalent sous-marin en BF 7891 et 4870

10.9.: Sous-marin 513 signale forte surveillance aérienne en BB 63.
Avions anglais signalent sous-marins en BE 9666, BF 71 et AE 4784.
(Lors de l'attaque par bombes sous-marines on suppose que 4 coups ont porté).

H0740-0063

11.9. : Avions anglais signalent des sous-marins en CG 8394 (Attaque avec grenades sous-marines).

.....

12.9. : Avions signalent sous-marins en AM 3151, AM 3532, AM 1962.
Sous-marin 162, Commandant Capitaine de Frégate Wattenberg, sous-marin attendu, n'a pas donné nouvelles depuis le 1.9.1942 malgré nombreux appels. Il opérait en dernier lieu, dans la région maritime de la Trinité et y a vraisemblablement été anéanti par des avions.
Il faut s'attendre à la perte de ce sous-marin.

13.9. : Des avions anglais signalent des sous-marins en BF 7283, AL 2928, AF 7141 et AF 7731 (Attaque par grenades sous-marines)
Attaque vraisemblable par bombes en AL.
Avion suppose que 2 coups ont porté.

14.9. : Avion anglais a attaqué par grenades sous-marines sous-marin en AL 30 environ.

H0740-0064

Document DOENITZ No 19

Extrait du :

Journal de guerre du Sous-marin 507

(Journal de guerre sous-marin 507 - Septembre 1942)

Page 80: L'officier de navigation du "Laconia", en même temps officier d'artillerie, "Buckingham" déclare: "Laconia" avait 8 canons (2 15 cm), DCA - Asdic - bombes sous-marines. Au moment du torpillage il y avait environ au plus 3.000 personnes, parmi lesquelles:

1.800 prisonniers de guerre italiens
160 prisonniers de guerrre polonais venant de Russie comme gardiens de prisonniers
463 hommes d'équipage
268 permissionnaires (R.N., R.A., RAF.)
80 femmes et enfants -

Parmi les 22 canots de sauvetage signalés par Hartenstein à l'endroit du naufrage, avec environ 1.500 personnes, trouvé 7 canots, soit environ 1/3, avec 163 italiens, 310 anglais, 20 polonais, 1.300 Italiens auraient donc péri dans le naufrage. D'après indication des Anglais chacune des 2 torpilles a touché l'une des 8 pièces où se trouvaient les prisonniers. A part cela il semble qu'il n'y ait pas eu une grande quantité d'Italiens qui ait pu prendre place dans les canots de sauvetage. D'après les indications des Italiens, lors de la lutte pour entrer dans les canots de sauvetage un certain nombre

H0740-0065

de leurs hommes aurait été tués à coup de fusil (Lt d'aviation angl. Head) ou rendus inoffensifs par coups sur la tête et sur les mains (ingénieur de l'armée angl. 2753798). A part la prise à bord de ces deux derniers, afin de prendre à bord le plus d'Italiens possible.

Les Italiens déclarèrent en outre avoir été à différentes reprises maltraités à coups de baionnette par les Polonais. Les Italiens semblaient avoir passablement souffert de faim. N'avaient recu que pain et eau pendant les derniers temps, d'après déclaration des Anglais, comme mesure de répression pour effraction de la cabine de la poste et de la cale aux fruits, de même que pour violation de la défense de fumer sur le "Laconia". Habillement était très mauvais. En grande partie vêtements de prisonniers. Beaucoup presque pas vêtus ou nus.

H0740-0066

Document DOENITZ

N° 20

E X T R A I T

du

Journal de guerre du Sous-Marin 156 -

Septembre 1942

12.9. 2107 Demarrage pour attaque en surface.

2207 Tables des tubes I et III avec demi angle de dispersion (valeurs suivent) 1. Coup au centre du bateau, 2. Coup portant (entendu mais le resultat n'a pu être observe avec certitude). Le coup E sensiblement sous-estime. Par suite, le vapeur doit être beaucoup plus grand. Le vapeur s'arrête. Met des canots a la mer. Penche en avant. Côte sous le vent (E2 - 3000m)

Convoye pour attendre que le vapeur coule.

2222 Vapeur envoie message sur 600 m : SSS SSS 04 34 S II 25 W

Laconia torpille.

2226 Vapeur donne sur 25 M :

SSS SSS (suivent signaux par radio)

Laconia torpille.

Trouble par propre emetteur.

D'après prise de radio vapeur "Laconia" Cunard Whihte. Star Line Liverpool

Entendu appels au secours italiens. Repêche personnes : prisonniers de guerre italiens, venant du Nord de l'Afrique. Vapeur en a eu soi-disant 1200 a 1800 à bord.

H0740-0067

2323 Vapeur a coule (19695 tonnes). Survivants sont pris à bord. Peu après disparition, forte detonation sous l'eau, comme de bombes sous-marines remontant. D'après observation ondes courtes, un vapeur se trouve tout près. Son émetteur gêne toutes les autres stations aux alentours de 25 m.

HARTENSTEIN.

13.9. 0000 D'après declarations italiennes les Britanniques ont ferme les cloisons des cabines de prisonniers et empêche par les armes les tentatives faites par les italiens pour monter dans les canots.

0125 Radiogramme passé sur ondes americaines : coule par Hartenstein Britannique Laconia - Carré FF 7721 310 degrés. Malheureusement avec 1500 prisonniers de guerre italiens. Jusqu'à present repêche 90, 157 mètres cubes, 19 torpilles, vent alize 3, demande ordres.

0345 Reçu radiogramme : Groupe Eisbaer, Schacht, Wuerdemann et Wilamowitz se rendre immediatement auprès Hartenstein. Carre FF 7721. Grande allure. Signaler point du navire a Schacht et Wuerdemann.
Ne peux plus porter secours a canot plein d'Italiens au milieu des epaves, ai deja 193 à bord.

- suite 35 -

H0740-0068

13.9 0345 C'est l'extreme limite pour plongée prolongée. Ecoulé.

0400 Radiogramme recu par Hartenstein :
Signaler immédiatement : le bateau a-t-il envoyé radiogramme; rescapés surtout sur canots ou à la dérive. Précisions sur lieu du naufrage.

0437 Radiogramme passé sur ondes américaines :
Bateau a envoyé message position exacte. Ai 193 hommes à bord, dont 21 Britanniques. Centaines de naufragés s'en vont à la dérive seulement avec ceinture de sauvetage. Propose neutralisation diplomatique du lieu du naufrage. D'après observation des ondes, vapeur inconnu se trouvait à proximité.

von Hartenstein.

0450 Plongées de controle

0523 Remonté à la surface, arreté.

0600 Radiogramme passé 2 x sur 25 m. :
Si un bateau veut aider l'équipage du Laconia en perdition, je ne l'attaquerai pas, à condition que je ne sois pas attaqué par des forces navales ou aériennes. J'ai recueilli 193 hommes. 4 52 latitude sud 11 26 longitude ouest.

Sous-marin allemand.

0610 Radiogramme passé à nouveau sur 600 m.

H0740-0069

DOCUMENT DOENITZ No 20

0720 Recu radiogramme : Hartenstein rester proximité lieu du naufrage. S'assurer si pret à plonger. Ne prendre à bord que le nombre de rescapés ne pouvant pas gener la plongée des sous-marins. Détails concernant la neutralisation suivent.

0755 Recu radiogramme : Groupe Eisbäar, Schacht, Würdemann : sous-marin italien Cagellini se dirige également sur le lieu du naufrage. Laconia de FE 10.

0930 31 Anglais et Italiens repartis sur sous-marins afin de soulager propre sous-marin. Repeché des survivants pendant toute la journée et répartis sur canots de sauvetage pas encore surchargés.

1600 100 hommes répartis sur sous-marins, continué à repecher.

2100 Repas du soir : 5 Gr. 08' S 11 Gr. 25' W Arreté après la tombée de la nuit.

2230 Recu radiogramme :

1) Hartenstein remettre tous les rescapés au premier sous-marin arrivant, probablement Würdemann. Ensuite poursuivre marche vers le sud.

H0740-0070

13.9. 2230 2.) Sous-marin sauveteur attendre Schacht ou Wuerdemann et italiens. Répartir les rescapes.

3.) Remise de tous les rescapes à vaisseau français ou port est prevue. Plus amples details suivent.

14.9. 0209 Radiogramme envoyé sur Amerique : Evalue à environ 1500 survivants dans environ 22 grands canots remplis jusqu'au bord et nombreux petits radeaux. Hartenstein a repêché plus de 400, dont 200 repartis sur canots. Jusqu'à present pas de vapeurs, pas d'aviation.

0245 Reçu radiogramme. A Hartenstein, Wuerdemann, Schacht.

Pour rencontre avec bateaux français signal de ralliement suivant est convenu. : Fusee signalisatrice. Signal d'entree en action : appel rouge vert. Lettres - Signal d'entree en action. Appel Q U. Reponse D B. Plus amples details sur arrivée, aussitôt connus.

0740 Reçu radiogramme :

1.) Bateaux ours blanc, y compris Wilamowitz qui n'ont pas encore de rescapes a bord, poursuivre immediatement marche vers le Sud.

2.) Si gens pris à bord indiquer nombre, autrement indiquer position par signal abregé au debut marche vers le Sud.

H0740-0071

3.) Tous sous-marins inclus, Hartenstein ne prendre à bord que quantite de personnes, permettant sous-marin en plongee, être totalement apte a agir.

4.) Hartenstein, Schacht, Wuerdemann, immediatement mettre le cap sur carre FF 4485 afin de remettre rescapes.

5.) Please indiquer immediatement position par signaux abrégés.

15.9. 0340 Reçu radiogramme : Au groupe Laconia :
Avisos coloniaux "Dumont-Durville" et "Annamite" arriveront selon toutepprevision le 17.9. de bonne heure.
Croiseur, classe "Gloire" en route venant de Dakar, à toute vitesse. Arrivee aussitôt connue ici.

1132 Rencontre avec sous-marin 506. Fait passer 132 italiens, garde 131.

1302 Termine remise. Visité lieu du naufrage.

1612 Trouve canot surcharge Italiens et Anglais. Pris à bord des occupants complètement epuisés. Canot accroche et pris en remorque. Intention : emploi pour d'autres débarquements. Découvert et visité 2 autres canots.

H0740-0072

15.9 1943 Ravitaillé en eau occupants des deux canots. Fait occuper le canot par Anglais et Italiens et relaché.

2150 Trouvé un nouveau canot occupé, pris en remorque. Mis le cap sur lieu de rassemblement. Pas trouvé canots dans l'obscurité. Arreté.

Hartenstein

16.9 0004 Passé radiogramme sur Amérique II : de Hartenstein.

.....

2) Ai remis à Würdemann 132. Suis en FE 9933. Réuni canots et reste à proximité. 150 cm.

0255 Recu radiogramme. Hartenstein, Würdemann, Schacht.

1) Rester en carré FE 9695 le 17 pour remise aux Francais.

0800 Découvert en angle de direction 340 degrés les 3 canots rassemblés. Remorqué 4ème canot sur place du rassemblement. Pris également en remorque un autre canot à la dérive. Environ 55 Italiens et 55 Britanniques parmi lesquels 5 femmes à bord.

1125 Peu avant atteinte des deux canots restant angle de direction 70 avion quadrimoteur avec insigne américain. Pour indiquer mes intentions pacifiques déployé sur le pont en direction du vol grand drapeau 2x2 à croix rouge. Survole une fois et tourne assez longtemps à proximité. Appel morse avec "D'où" et si vapeur vu à proximité échoue. Vole vers sud-ouest et revient pour peu de temps après ½ heure.

H0740-0073

DOCUMENT DOENITZ No 20

1200 Cinglage : en surface 72 lieues marines.

1232 Arrivée d'avion du meme type. Passe à 80 m. de haut peu devant l'avant. Lance 2 bombes avec environ 3 secondes de retardement.
Pendant que sur l'arrière on lache l'amarre de remorque avec 4 canots, avion lance une bombe dans canot. Canot se retourne. Avion tourne à proximité et après quelque temps lance sa 4ème bombe à 2-3000 mètres au large. Reconnais soute à bombes vide.

H0740-0074

16.9. 1232. Nouvelle arrivee d'avions. 2 bombes. L'une eclate avec retard ; seconde directement sous la centrale. Tourelle disparaît sous cloche d'eau noire. Centrale et compartiment avant annonce voie d'eau. Prêt en vestes de sauvetage. Ordre : evacuer tous les Britanniques du bord. Après cela lorsque le liquide de batterie produit emanation : Italiens egalement quitter bord (n'ai pas d'appareil respiratoire de sauvetage pour eux).

1311 Emis sur 4 ondes differentes à 3 reprises signal de detresse de guerre.
FFF 9697 FE uty. Retourné aux canots, la-bas laché les derniers du bord. (les derniers avec douce énergie). Compte-rendu sur voie d'eau retracté. Pas de voie d'eau. Miracle de la construction navale allemande.

1345 Plongé. Bateau equilibré. Parti avec cours 270 dégrés.

1600 Dommages repares dans mesure du possible. Matériel non disponible : Periscope bloqué, periscope position bloque en direction. 7 cellules, batteries vidées, d'autres non etanches, conduite de refroidissement Diesel brisee. Radiogonio brisé, dispositif de sondage et d'ecoute pas en etat de marche. Excellent travail du personnel technique.

2142 En surface, dans l'obscurite avec un Diesel 2 x HHF

H0740-0075

Cours Ouest. Pendant le trafic T.S.F. de nuit M.B. est occupé. Pas de position

2304 Lance radiogramme : de Hartenstein. Remorquant 4 canots pleins. Sommes bombardés par "Liberator" américain par bonne visibilité 5 fois en rase-flots, malgré grand drapeau croix-rouge de 4 mètres carrés sur le pont. Les deux périscopes momentanément hors de service. Cesse tout sauvetage, évacue tout le monde. Cingle vers ouest. Repare.

Hartenstein.

17.9. 0145 Reçu radiogramme. A Hartenstein. Ne plus participer à action de sauvetage. Rendre compte de carburant, torpilles, ravitaillement. Signaler aussitôt que possibilité de mise en action est à envisager.

.....

- suite 39 -

H0740-0076

DOENITZ 19

Extrait du:

Journal de bord du sous-marin U-507

(Journal de Bord U-507 Septembre 1942)

.....

15.9.2345:

Message envoyé (F.T.) 2120/15

Qu.FF 7444 -Encore 20 mc3, 152 Italiens, 2 officiers anglais, 2 femmes à bord, 86 Anglais, 9 Polonais dans 4 bâteaux remorqués. Je dirige en course d'exploration.

Schacht.

16.9. 1300:

Message reçu 0952/16

A Schacht

Laisser fauberter les bâteaux avec des Anglais et des Polonais

.....

17.9.0140

Message reçu 0019/17

Au Groupe Laconia:

La sécurité du bâteau ne doit être en aucun cas compromise. Prendre toutes mesures en ce sens sans autre considération, même l'interruption de toute activité de sauvetage. Supposition d'un ménagement quelconque des sous-marins par l'adversaire absolument erronée. Signaler situation à Schacht et Wuerdemann.

0306:

Message envoyé 0158/17

Carré F.E.K. 9627, 129 Italiens, un officier Anglais,

H0740-0077

DOENITZ 19

16 enfants, 15 femmes à bord, 7 bâteaux avec en tout 330 hommes, dont 35 Italiens, tout près, question débarquement ou transbordement.

Schacht.

0330:

Message reçu 0151/17

A Schacht et Wuerdemann

Les bâteaux doivent être à tout mouvement en état de

H0740-0078

plongée d'alerte prêts à une complète utilisation. Remettre en conséquence les rescapés qui sont à bord des bâteaux de sauvetage. Ne garder à bord que des Italiens, aller au point de rencontre carré Qu.FE 9695 et là les remettre à des Français. Prendre garde à l'activité ennemie, aux avions et aux sous-marins.

.....

1800:

Message reçu 1614/17

A Wuerdemann et Schacht.

Ne pas hisser de pavillons de la Croix-Rouge, car son signe

1) n'est pas prévu de façon internationale

2) ne donne en aucun cas une garantie de ménagement surtout en ce qui concerne les Anglais.

.....

2310:

Message envoyé 1930/17

Livré 163 Italiens à "Anamite". Officier de navigation Laconia et autre officier anglais à bord. 7 bâteaux de sauvetage avec 330 Anglais et Polonais, dont 15 femmes, 16 enfants, déposés carré FE 9612. Femmes et enfants logés à bord pour une nuit. Repas chauds et boissons à tous les naufragés, habillé et pansé dans la mesure où c'était nécessaire. Vu 4 autres bâteaux devant l'ancre flottante (Qu.FE) du carré FE. 9619. Indiqué les deux positions à Glore, qui est parti immédiatement à leur recherche. Encore 28 m3, 20 jours de vivres, 9 torpilles, prêt à entrer en action.

Schacht.

H0740-0079

18.9. 0130:

Message reçu 0008/18

1) Déplacer Schacht et Wuerdemann vers le Nord.

2) Pas de romans avec détails superflus.

20.9.1320:

Message reçu 1107/20

Façon d'agir conforme au radiogramme du 17 Septembre était fausse. Le bâteau était compartimenté pous sauver des alliés italiens et non pour le sauvetage et l'entretien d'Anglais et de Polonais.

H0740-0080

DOCUMENT DOENITZ No 21

Journal de bord - U 506

15.9 .....

2324 Départ message (2102/239) :

Position Mar. Carré FF 7477.De D'Hartenstein 130 Italiens à bord. 4 bateaux de sauvetage en remorque avec 250 hommes environ.55 m3.

.....

17.9

0255 Départ message (0151/263) :

Position Carré 9690 avec 4 bateaux de sauvetage. A bord 142 Italiens avec 9 femmes et enfants. Pas d'avion en vue.

.....

1222 Plongée d'alerte pour échapper à un avion. (hydravion lourd) 3 bombes d'avion- distance 20 m.- Aucun dégât.

1340 Remonté.

.....

1900/2030 Selon "U-507" naufragés remis à "Annamite"

.....

2543 Départ message 92303/271) :

Remise à l' "Annamite" effectuée. 53 m3. 5 semaines. 54 2 torpilles. Bombes d'avions à midi d'un hydravion lourd. Prêt à entrer en action. Position FE 9680.

.....

H0740-0081

DOCUMENT DOENITZ
No 22.

Extrait du :

Journal de guerre du Commandant Supreme des sous-marins
1942 (Mois de septembre 1942)

12.9. :

.....

c) 1. U-156 coule 0110 heures au point FF 7721 anglais "Laconia" (19.695 RT), cote 310°. Sous-marin etablit apres torpillage navire avait a bord 1500 prisonniers de guerre italiens. Le groupe Eisbaer y compris U-459 et U-506 et 507 recoivent ordre se diriger a vive allure vers lieu torpillage. Un sous-marin italien se trouvant dans le secteur participe egalement a cette action. Le plan prevu est de se diriger d'abord avec les naufrages vers "Bingerville"(Cote d'Ivoire francaise). Entre-temps U-156 a pris a bord 193 hommes, dont 21 anglais.
Autres ordres suivent
.....

13.9.:

d) U-156 recoit ordre rester sur lieux naufrage. U506, U 507 filent vers ce point a l'allure maxima pour recueillir naufrages. Des vaisseaux rapides francais ont quitte Bingerville et Dakar pour recueillir sur place les naufrages se trouvant dans sous-marins ou encore sur des bateaux de sauvetage. Les autres sous-marins du groupe "Eisbaer"poursuivent leur marche vers le Sud.

..... -43-

H0740-0082

DOCUMENT DOENITZ

No 22.

15.9. :

.....

3) U 382 est repere par avion a AF et recoit des bombes d'avions. Retour necessaire a Bergen pour reparations.

U 506 et U 507 ont recueilli des naufrages se trouvant sur U 156 et pris en remorque les bateaux de sauvetage. En partie Anglais et Polonais. Bateaux recoivent ordre laisser deriver les radeaux de sauvetage avec les Anglais et les Polonais.

H0740-0083

DOCUMENT DOENITZ
No 22

Apres exąmen position " Laconia " coule a FF 7752.
Nouveau point de rencontre avec les vaisseaux francais
le 17.9. a FE 9695.

.....

H0740-0084

DOCUMENT DOENITZ
No 22

Apres examen position " Laconia " coule a FF 7752.
Nouveau point de rencontre avec les vaisseaux francais
le 17.9. a FE 9695.

.....

H0740-0085

DOCUMENT DOENITZ No. 23

E x t r a i t

du

Journal de guerre de la Direction de la guerre maritime 1942

(Partie A Mois de Juin 1942)

5.6.42 : Conformément à l'instruction de la Direction de la guerre maritime, sous-marins recoivent du commandant supreme des sous-marins ordre prendre à bord comme prisonniers avec leurs papiers, capitaines des bateaux coulés si possible sans danger pour sous-marin ou sans diminuer la force de combat.

H0740-0086

Document Doenitz 24

Affaire secrète du commandement! No de controle 907
20 Mai 1943

Ordre permanent de guerre du Commandant suprême des sous-marins No 511

Prise à bord des officiers des bâteaux coulés.

1. Dans la mesure où les conditions de cantonnement à bord le permettent, les capitaines et les ingénieurs en chef des bâteaux coulés doivent être ramenés. L'ennemi essaie de contre-carrer cette intention et il a donné les ordres suivants:

a) Les capitaines ne doivent pas se laisser identifier en cas de question, mais se dissimuler en désignant, si possible des marins spécialement choisis à cet effet.

b) L'équipage doit déclarer que le capitaine et l'ingénieur en chef sont restés à bord. Si, malgré une demande énergique, l'identification du capitaine ou de l'Ingénieur en Chef est impossible, des autres officiers-navigateurs doivent être pris à bord.

2) L'embarquement des capitaines et d'officiers de bateaux neutres, qui peuvent être coulés conformément à l'ordre permanent de guerre No 101 (p. ex. les Suédois en dehors du trafic de Goeteborg) est défendue, étant donné que l'internement de ces officiers n'est pas admis par le droit international.

Pour le Commandant suprême des Sous-marins

Le Chef de la Section des Opérations : signé Godt.

3. Si la capture des officiers du bateau est impossible, les autres membres blancs de l'équipage doivent être pris à bord, autant que la place et ses missions ultérieures du sous-marin le permettent. But recherché: Interrogatoire des prisonniers pours des fins militaires et de propagande.

H0740-0087

4. Si l'on réussit à couler un torpilleur, une corvette ou un patrouilleur naviguant isolément, on doit essayer dans tous les cas de capturer des prisonniers, sans que cette tentative présente un danger pour le sous-marin. L'interrogatoire des prisonniers au camp de passage (Dulag) peut donner des renseignements extrêmement précieux sur les procédés de la défense contre les sous-marins, les appareils et les armes de l'ennemi. Il en est de même pour les équipages des avions abattus. Attention cependant aux épaves d'avion (voir l'ordre permanent No 12)

H0740-0088

DOCUMENT DOENITZ No. 25

Affaire secrète du commandement

No de controle 907

1er Juin 1944

Ordre permanent du Commandant surpeme des sous-marins

No 513

Capture de prisonniers.

1) Les déclarations de prisonniers constituent les meilleures sources de renseignements sur la tactique, les armes, les procédés et les appareils de détection de l'ennemi. Les prisonniers provenant des avions et des torpilleurs peuvent etre d'une valeur énorme pour nous. C'est pourquoi tout doit etre mis en oeuvre pour la capture de tels prisonniers, -sans toutefois- mettre le sous-marin en danger.

2) Etant donné que, sous l'effet de leur capture, les prisonniers sont particulièrement disposés à faire des déclarations, ils doivent etre interrogés immédiatement à bord. Il nous intéresse particulièrement de savoir comment se fait le repérage par avion des sous-marins, si c'est la détection gonimétrique ou la détection passive, p. ex. par le repérage du rayonnement électrique ou calorique du sous-marin. Les captures effectuées doivent etre signalées le plus tot possible pour la remise éventuelle des prisonniers à des sous-marins rentrant au port d'attache.

Pour le Commandant supreme des sous-marins

Le chef de la Section des Opérations

signé : Godt.

H0740-0089

D 646 - GB 205

E x t r a i t

du

Carnet de bord du sous-marin U 105

(Carnet de bord No. 105 du 29/10/42 au 14/2/43)

27/1/43 .....

10 h. 10 Vapeur coulé par l'étambot. La silhouette du vapeur se présenta comme suit :
proue de cotre et gaillard avant muni d'un canon
.....

.....

Sur le lieu du naufrage flottent beaucoup de débris des caisses, de grands radeaux et des futs d'essence. Deux grands bateaux de sauvetage chargés au complet; approchons pour capturer le capitaine. Il ne se trouve pas dans le premier. Apprenons que le vapeur était le bateau à moteur américain "Cape Decision" chargé de gazoline, de ravitaillement et de pièces de machines, naviguant de Charleston vers l'Afrique, le port destinataire n'est pas connu. 8000 tonnes. Les bateaux de sauvetage sont absolument neufs et semblent etre très bien équipés; il s'agit d'une construction récente de guerre. D'après une banderole repechée plus tard, et d'ailleurs encore toute neuve, on put estimer que le vapeur faisait son premier voyage. Le capitaine doit se trouver dans le deuxième bateau de sauvetage. Accostons;

H0740-0090

memes déclarations, mais capitaine soi-disant pas à bord. Embarquons vieux marin, qui doit me montrer le capitaine dans le premier bateau de sauvetage. Retournons à ce dernier, mais le capitaine y est introuvable. Je crois bien qu'il n'était réellement pas dans les bateaux de sauvetage.

H0740-0091

DOCUMENT DOENITZ No. 13

E x t r a i t

de la déclaration du Capitaine de corvette Georg Lassen

le 14 Février 1946.

Je soussigné, ancien capitaine de corvette Georg Lassen, né le 12/5/1915 à Berlin, habitant à Flensburg, ai été du 18/8/39 au 31/1/1940 officier de quart à bord du sous-marin U-29 et ensuite, jusqu'au 1/10/1941, commandant de la meme unité. Du 16/10/1941 jusqu'au 18/5/1943 j'ai commandé le sous-marin U-160.

.....

Au cours de ma deuxième mission comme commandant, j'embarquai 2 fois des naufragés dans la zone maritime autour de l'Ile de la Trinité.
La première fois c'était le capitaine du vapeur anglais "Tréminard" et ensuite le capitaine et le radiotélégraphiste du pétrolier norvégien "Havston". J'ai retiré ce dernier de l'eau, au moment où il allait couler. Ensuite j'ai été repéré par la défense ennemie et, encore le meme jour, bombardé par un avion. Plus tard, je ne me suis plus occupé de mesures de sauvetage.

.....

HO740-0092

DOCUMENT DOENITZ No.26

Déclaration sous serment

du Capitaine de corvette en retraite

Hans W I T T

Kiel, le 5 Février 1946

Etaient présents :

Dr. Schaffenberg, juge de la flotte

Jubs, employée

Le Capitaine de corvette en retraite Hans Witt comparait devant le juge soussigné, qui a attiré son attention sur l'importance d'une déclaration sous serment.

Il a déclaré :

Je suis né le 25 Décembre 1909 à Bautzen en Saxe. Je suis entré dans la marine de guerre le 1er Avril 1929. De Juillet 1943 à Septembre 1944, j'appartenais à l'Etat-Major du commandant suprême des sous-marins comme rapporteur pour l'utilisation des expériences de guerre des sous-marins et de la défense contre les sous-marins ennemis.

J'habite actuellement Falklandstrasse 25 à Flensburg - Mürwik. Je n'ai appartenu ni au N.S.D.A.P. ni à l'une de ses organisations.

En Novembre 1943 j'ai, en ma qualité de rapporteur à l'Etat-Major du Commandant suprême des sous-marins, procédé à l'interrogatoire du lieutenant de vaisseau Albrecht, commandant du sous-marin U-386, sur les expériences acquises.

H0740-0093

au cours d'une croisière qu'il venait de terminer. Albrecht me rendit compte au cours de l'interrogatoire qu'il avait découvert de jour à hauteur du Cap Finistère dans le Golfe du Biscaye un canot de caoutchouc contenant des aviateurs anglais naufragés. Il n'a pas pris de mesures de sauvetage parce qu'il se dirigeait vers le point de rassemblement d'un convoi. Il ne lui aurait été possible d'atteindre sa position que s'il avait navigué sans arrêt. En outre il craignait que les prisonniers fussent une gêne pour lui au cours du combat attendu avec le convoi.

J'ai alors déclaré au commandant du sous-marin qu'étant donné les renseignements qu'on pouvait obtenir des prisonniers, le sauvetage des naufragés aurait été pour nous plus important que l'attaque du convoi. J'ai ajouté que nous avions actuellement si peu de renseignements d'équipages ennemis d'avions chasseurs de sous-marins qu'il eut été plus important de prendre à bord les aviateurs que d'aller au devant du convoi.

Ces observations correspondaient aux idées du Grossadmiral - ces idées m'étaient familières à la suite d'entretiens de service -, et elles ont d'ailleurs été aussi exprimées par le contre amiral Godt, chef du bureau des opérations.

H0740-0094

DOCUMENT DOENITZ No.26

J'ignore si Albrecht a fait un rapport oral au Grossadmiral. Si le Grossadmiral avait reproché au Commandant du sous-marin de ne pas avoir tué les aviateurs, je l'aurais certainement appris parce qu'une telle conception aurait été si différente des principes alors en vigueur que j'en aurais certainement eu connaissance en ma qualité de rapporteur et membre de l'Etat-Major.

Je déclare sous la foi du serment que la déclaration ci-dessus est exacte.

Signé : Hans WITT

fin du document.

Signé: Dr. Schattenberg

Juge de la flotte.

H0740-0095

Document DOENITZ

No. 27

Extrait

du Journal de guerre du sous-marin "U 386", septembre 1943

2-9-43 .....

20 heures 15 Montée pour recharger.

20 heures 28 Aperçu canot de caoutchouc avec 7 occupants. Mettons le cap sur lui. Equipage d'avion anglais. Pas fait de prisonniers, le sous-marin rejoignant la zone d'opérations et à cause du danger aérien.

4-9-43

00 heures 40 Arrivée F.T.0926/3/36: contient ordre de ne venir en montée que la nuit et pour recharger les accus. Marche de rechargement la nuit.

.....

Prise de position du Commandant suprême des sous-marins à propos du journal de guerre du "U 386" (Albrecht) du 12-5- au 8-10-43

.....

La décision de ne pas prendre à bord les anglais en dérive, en canot de caoutchouc le 2.9. n'était pas la bonne. La documentation sur la défense ennemie contre les sous-marins est si faible qu'on doit exploiter toute possibilité de faire des prisonniers. Il eut été possible de remettre ces derniers à un sous-marin rejoignant son port.

Pour le Commandant suprême des sous-marins

Le chef du bureau des opérations

signé: G O D T

H0740-0096

DOCUMENT DOENITZ 28

Extrait du journal de guerre du Commandant supreme des sous-marins

(Journal de guerre du Commandant **supreme** des sous-marins 1-15 Février 1942)

15.2.42. d) Les sous-marins U 94/587/588 sont employés à la recherche de l'équipage d'un FW 200 qui a améri le 13-2 en BE 6789. Le U 587 trouve un canot de caoutchouc avec 5 hommes et prend ces derniers à bord. Le sous-marin continue sa marche vers la zone d'opérations, avec l'intention de remettre les prisonniers à un sous-marin regagnant son port d'attache.

.....

IV. Généralités

Pour si réjouissant que soit le sauvetage de deux équipages d'avion par des sous-marins au cours des derniers jours et pour si naturel que ce sauvetage nous paraisse à première vue, il est pourtant toujours difficile de décider si des sous-marins partant vers la zone d'opérations doivent etre utilisés à cette recherche d'aviateurs naufragés. Dans la situation actuelle chaque goutte de carburant compte pour les sous-marins, afin qu'ils conservent dans las zone d'opération éloignée suffisamment de liberté de manoeuvre. Le cas peut donc se présenter, où une demande de secours doit etre refusée, eu égard aux opérations.

H0740-0097

DOCUMENT DOENITZ No. 29

Service du déminage
Schleswig - Holstein
(D.M. / R.K.S.H.)
Juge supérieur

K i e l, le 15 . 2 . 46

Etaient présents :

Dr. Schattenberg, juge de la flotte

Japs, employée

Devant le juge soussigné comparait l'ancien Kapitannleutnant Hans F A H R M A N N, dont l'attention est attirée sur la gravité d'une déclaration sous serment

Il déclare :

Je suis né le 2.8.1916 à Swinemünde . Le3.4.1935 je suis entré dans la marine de guerre. De aout 1940 à janvier 1943 j'étais officier adjoint du Commandant supreme des sous-marins, l'Amiral DÖNITZ.

J'habite actuellement 14 Nettelbeckstrasse à Kiel.

J'ai toujours accompagné l'Amiral Dönitz dans ses déplacements et j'ai assisté à toutes les allocutions qu'il a adressées aux officiers des sous-marins. J'étais présent aussi lors de l'allocution qu'il a prononcée devant les élèves de la division d'études des sous-marins à Gotenhafen fin septembre/début d'octobre 1942. Je ne me souviens plus des détails de cette allocution ni de ceux de l'allocution suivante. J'ai en effet entendu trop de ces allocutions. Mais je connais parfaitement les idées qu'alors et plus tard l'Amiral Dönitz a toujours développées au sujet de la guerre

H0740-0098

sous-marine totale.

Ces idées étaient à peu près les suivantes :

L'ennemi doit surmonter deux difficultés, celle des batiments et celle des équipages. Afin d'aggraver pour l'ennemi ces difficultés, il faut couler le plus de navires possible. De plus il faut prendre à bord le plus grand nombre possible de Kapitäne et d'ingénieurs et les emmener en captivité en Allemagne, pour les empecher ainsi de continuer à servir.

En ce qui concerne les mesures de sauvetage, il avait l'habitude de dire: Il ne faut pas que les sous-marins, étant donné les buts actuels de notre guerre maritime, s'exposent aux plus grands dangers pour sauver les équipages des navires ennemis, car cela mettrait en question la sécurité du sous-marin allemand. Un sous-marin surchargé, est déjà, au si ple point de vue technique difficile à manoeuvrer. Prendre à bord des membres d'un équipage ennemi c'est s'exposer au danger d'actes de sabotage. Ces deux faits diminueraient à un tel point la sécurité du sous-marin qu'il serait impossible avec un tel batiment de continuer les attaques.

H0740-0099

Document DOENITZ No.29

Je ne l'ai jamais entendu dire que les sous-marins devaient attaquer les naufragés. Ma connaissance des choses aussi bien chez l'Amiral Doenitz que chez son chef d'Etat-major me permet de dire qu'une telle déclaration était impossible. Moi-même, en juin 1942, lors d'une croisière avec le U 106, sous le commandement du Kaptlt. Rasch, j'ai pris à bord et emmené à Lorient un marin anglais de Liverpool, nommé William, qui allait à la dérive dans un canot de sauvetage. Comme nous rejoignions notre port d'attache et que vraisemblablement nous ne devions plus avoir à combattre, le sauvetage était pour nous tout naturel (le nom et le grade sont incertains mais devraient pouvoir se retrouver dans le journal de guerre).

A la suite des allocutions de l'Amiral Doenitz on avait l'habitude de se réunir entre camarades au mess. C'est là que j'ai précisément appris de jeunes officiers ce qui les avait le plus impressionnés dans l'allocution de l'Amiral Doenitz, qu'ils venaient d'entendre, ou ce sur quoi ils avaient des doutes. Autant que je me souvienne jamais on ne m'a demandé si la lutte contre l'équipage signifiait en même temps l'anéantissement des naufragés. En ce qui me concerne personnellement jamais je n'ai eu une telle pensée.

J'affirme sous la foi du serment l'exactitude des déclarations ci-dessus.

signé: Hans Fuhrmann

fin du document

signé: Dr. Schattenberg, juge de la flotte.

H0740-0100

DOCUMENT DOENITZ No. 29

Oberleutnant zur See
Hermann Friedrich K R E S S
Kiel, Hildebrandstr. 5

Kiel, le 22 Janvier 1946

Au défenseur du Grossadmiral Dönitz
Tribunal international
Nuremberg

Je soussigné, Oberleutnant zur See Hermann Friedrich K R E S S , né le 1er Juillet 1922 à Stolberg (Rhénanie) ai été depuis le 1er Février 1942 jusqu'à la fin de la guerre et sans interruption détaché dans l'arme sous-marine.

Du 1er avril 1944 au 8 juin 1944 j'étais moniteur pour les officiers de sous-marins, puis j'ai été employé par le rapporteur des sous-marins du Commandement supérieur de la marine Ostsee. Je suis resté dans ce service jusqu'à la fin de la guerre.

Par mon service dans ces différents postes j'étais toujours au courant de tous les ordres oraux et écrits destinés aux sous-marins. Je n'ai jamais rien lu ou rien entendu d'un ordre prévoyant l'anéantissement de survivants de batiments coulés. Je connais seulement un ordre - donné à plusieurs reprises - d'après lequel les mesures de sauvetage ne devaient etre exécutées que si elles étaient possibles sans mettre en danger le sous-marin.

J'ai également entendu l'allocution du Grossadmiral Dönitz devant les futurs équipages de sous-marins en septembre 1942 et à laquelle a fait allusion le témoin Pierre Joseph Heisig. Le Grossadmiral Dönitz a dit que la lutte ne devait

H0740-0101

etre menée par l'arme sous-marine qu'avec la plus extreme rudesse si l'on voulait avoir le succès désiré.

Il n'a ordonné l'anéantissement de survivants ni ouvertement ni par allusion. En parlant de la rudesse dans la conduite du combat il ne voulait pas dire rudesse vis à vis de l'ennemi, mais rudesse envers nous-memes dans les exigences corporelles et morales. Personne, à l'exception du témoin Heisig, n'a pas pu le comprendre autrement.

Je me rappelle l'ordre de 1943 d'après lequel les sous-marins devaient s'efforcer de sauver les Kapitäne et les ingénieurs de vapeurs coulés pour les empecher de servir à nouveau sur d'autres navires. Cet ordre aurait été ridicule s'il y avait eu un ordre d'anéantir les survivants car cet anéantissement aurait certes permis d'atteindre le but cherché, sans charger de prisonniers les sous-marins.

H0740-0102

DOCUMENT DOENITZ No 29

Au cours de mon activité au Commandement supérieur de la marine Ostsee les sous-marins engagés dans le golfe de Finlande ont du, à plusieurs reprises, sur l'ordre du Commandement supreme des sous-marins, recevoir l'ordre de prendre à bord les survivants de batiments coulés, si c'était possible sans mettre en danger le sous-marin. L'ancien Oberleutnant zur Lee Panke, qui était commandant du sous-marin U 242 dans la mer Baltique orientale et qui habite actuellement Husum, pourra confirmer la réception de cet ordre.

Je suis pret à tout moment à faire sous serment la déclaration ci-dessus que je considère comme un compte-rendu de service.

signé : Hermann Friedrich KRESS

H0740-0103

DOCUMENT DOENITZ No. 29

Kiel, le 22.1.46

Oberleutnant zur See
Hermann Friedrich Kross
Kiel Hildebrandstrasse 5

Au défenseur du Grossadmiral Dönitz
Tribunal international
Nuremberg

Espérant que cette lettre pourra servir, je voudrais vous donner quelques renseignements sur la personne du témoin à charge Pierre Heisig, qui m'est bien connu du fait que nous avons navigué ensemble sur le U-977.

Heisig, qui était premier officier de quart, a été si défavorablement jugé par le Commandant Hans Jakob Leilich, alors Oberleutnant zur See, que pendant sa permission , ce dernier n'a pas confié le commandement à Heisig, comme c'eut été normal, mais à moi-même.

Au cours de plusieurs situations critiques à la suite d'éperonnages sur l'eau et sous l'eau, Heisig s'est révélé un véritable lache. Il oublia complétement sa responsabilité et sa mission comme officier de quart et pensa uniquement à sauver sa peau.

Dans le cercle des camarades il était toujours seul, et, par suite de son attitude souvent peu amicale et, à l'occasion, de ses fanfaronnades, il n'était pas aimé. Remarquable pour ses bavardages et ses hableries est le fait qu'à l'automne 1943 il subit les reproches du chef

H0740-0104

DOCUMENT DOENITZ No. 29

de la 21ème flottille de sous-marins, qu'était alors le Capitaine de corvette Schuhart, parce que, dans une lettre censurée par le Controle postal, il avait représenté un insignifiant éperonnage en plongée comme un évènement dramatique au cours duquel l'équipage n'avait échappé à la mort que par miracle.

Signé : Hermann -
Friedrich Kress

H0740-0105

Enseigne de vaisseau de lère classe Steinhoff Hans

Kiel- Kronshagen

D.M./ R.K.S.H.

Déclaration

Je soussigné, Enseigne de vaisseau de lère classe Hans Steinhoff, né le 18.7.1922 à Algermissen, district de Hildesheim, déclare par la présente que j'ai pris part, avec l'enseigne de vaisseau de lère classe Heisig, de janvier 1942 à Juin 1942 aux cours de la Division des sous-marins école, école de torpillage et école des transmissions. Pendant ces cours ni les professeurs, ni le Grand Amiral Doenitz, au cours de ses fréquentes visites et allocutions aux jeunes officiers de l'armée sous-marine, n'ont donné d'instructions ou ordres verbaux relatifs à la destruction des canots de sauvetage des navires coulés ou à la suppression des naufragés. Au cours de ses allocutions que j'ai entendues après mon temps passé à ces écoles, le Grand Amiral n'a jamais exprimé d'idées ou de directives, d'après lesquelles des naufragés ou leurs moyens de sauvetage devaient ^etre anéantis. Je sais seulement que l'on ne devait entreprendre d'opérations de sauvetage que si, de ce fait, la sécurité du sous-marin n'était pas mise en danger.

En ce qui concerne la personnalité de l'Enseigne de vaisseau de lère classe Heisig, je déclare que ce dernier était peu estimé et peu apprécié de ses camarades, car il était connu comme un bavard et un officier peu enthousiaste.

signé : Hans Steinhoff

H0740-0106

Document DOENITZ

N° 30

E X T R A I T

du

Journal de Guerre du Commandement

Superieur de la Guerre Navale 1942.

(Partie C, cahier IV, pages 237 à 248)

Procès-verbal des conversations auprès du Fuehrer

à la Chancellerie du Reich le lundi 28.9.1942.

de 16.30 à 18.30 heures.

Personnes : Le Fuehrer

Le Grand-Amiral Dr h.c. RAEDER

Le Marechal KEITEL

L'Amiral DOENITZ

L'Amiral FUCHS

Le Vice-Amiral KRANKA

Le Vice-Amiral MAERTENS

Le Contre-Amiral LANGE

Le Capitaine de Marine Von PUTTKAMER

Le Constructeur WAAS

Le Fuehrer commence l'entretien par la remarque qu'il désire se renseigner sur la situation actuelle de la guerre sous marine et voir à quel point le developpement prevu reste a la hauteur des nouvelles exigences de la guerre.

Il exprime ensuite sa grande reconnaissance, pour les services rendus par les sous-marins et sa conviction que les chiffres du tonnage coule mensuellement seront egalement dans le

H0740-0107

futur tellement eleves que l'adversaire n'arrivera pas a les compenser par de nouvelles constructions. Il exprime en detail ses idees sur l'augmentation des nouvelles constructions chez l'adversaire et declare qu'il ne considère pas possible une extension de l'activite des chantiers ennemis, telle qu'elle est exposee par la propagande.

Même s'il devenait possible a l'adversaire de lancer relativement vite des coques de navires, il manquerait alors quand même de machines, de machines auxiliaires et autres pièces d'équipement et aussi surtout d'hommes d'equipage. Au sujet du problème des équipages, il indique tous les inconvenients du fait que de grandes parties des equipages des navires coules sont toujours en mesure de continuer a naviguer sur de nouveaux bâtiments.

- suite 60 -

H0740-0108

Le Fuhrer en vient alors à la nécessité de mettre en temps utile en pratique de nouveaux progrès techniques...

L'Amiral Doenitz fait un aperçu de la situation actuelle de la bataille dans l'Atlantique.....

La difficulté principale pour les sous-marins se trouve actuellement dans la menace aérienne.

L'Amiral Doenitz montre sur la carte le rayon d'action des avions de l'adversaire en partant de l'île Anglaise en I940,4I, 42 et par suite dans quelles régions maritimes les puissants combats contre les convois par les sous-marins devaient trouver leur fin.

Le commandant en chef de la Marine expose ensuite que nous avons aussi à noter des progrès considérables relatifs au pistolet à retardement (Abstandpistole) de sorte qu'on peut compter sur son utilisation sur le front dans un avenir plus ou moins rapproché. Ce pistolet donnera à la torpille des effets brisants grâce auxquels le nombre des pertes humaines augmentera aussi considérablement.

H0740-0109

D 663 - GB 200

Commandement Supérieur de la Marine de guerre

2. Commandement supérieur de la guerre navale

opérations du Chef de l'Arme sous-marine

B. Nr. Gkdos 64240

Le 7 octobre 1943

Nº du contrôle 57

Affaire secrète du Commandement

Ordre d'opérations "Atlantique" Nº 56 pour sous-marins dans l'Atlantique.

I. Mission .....

II. Nouvelles sur l'ennemi, situation au 15.9.43

.....

5.) Navigation commerciale ennemie

A. Convois .....

B. Sécurité des convois

a) Sécurité maritime

Les convois sont continuellement gardés sur le parcours Amérique-Angleterre et vice-versa par des navires d'accompagnement (destroyers, destroyers d'accompagnement, canonnières, frégates, corvettes) et de la manière suivante.....

b) Navires de rescapés (Rescue-ships)

A chaque convoi est attaché en général ce qu'on appelle un " Rescue Ship ", navire spécial atteignant jusqu'à 3.000 tonnes qui est destiné

....

H0740-0110

a recueillir les naufragés après les attaques des sous-marins. Ces navires ont le plus souvent un avion à bord et sont munis de baleinières à moteur; ils sont fortement armés (lance-grenades sous-marines) et très maniables de sorte qu'ils sont fréquemment dénommés par les commandants pièges à sous-marins. Leur coulage est d'une grande importance pour la destruction désiré des équipages des vapeurs.

C. Sécurité aérienne :

.....

H0740-0111

Document D 642 - GB 196

Extrait

du document D 642 - GB 196 - Annexe.-

Chef de l'arme sous-marine - Operation

G.1782 A 1 du 2. 5. 40

No. de contrôle 18

Secret!

Ordre de guerre permanent du chef de l'arme sous-marine No. 173 - Extraits des instructions de l'Amirauté britannique.

1.) Pièges à sous-marins dans les convois.

Les pièges à sous-marins devront d'après les possibilités trouver également leur emploi dans les convois.

Ils devront être placés sous les derniers vapeurs et de là faire sac avec simulation des pannes de machines etc pour attirer ainsi des sous-marins attaquants, les détourner du convoi et pouvoir ensuite les attaquer eux-mêmes.

.....

H0740-0112

Document DOENITZ No.31

Extrait

de

Annexe 14 au

Journal de guerre du Commandement supérieur de la guerre navale 1942

(Journal de guerre , Commandement supérieur de la guerre, chapitre C cahier VIII)

Berlin le 9.4.1942 No.1 Commandement supérieur de la guerre navale 8313/42 Affaires secrètes du commandement

Télétype au quartier général du Fuehrer.

pour le capitaine z.S. von Puttkamer.

Réponse à la question par téléphone du 8.4.

.....

Attaque aérienne anglaise le 6.7.40 sur un hydravion de secours allemand au nord-ouest de Stavanger. L'amérissage réussit malgré huit coups portants. Attaque aérienne anglaise, le 11.7.40, à 30 milles marins au sud-sud-est de Portland, sur un hydravion de secours qui dut amérir à la suite de cette attaque et fut encore une fois attaqué sur l'eau.

L'équipage put se sauver dans un canot pneumatique.

Attaque aérienne anglaise le 20.7.40 au-dessus de la Manche sur un hydravion de secours. Pas de dégâts.

Attaque aérienne anglaise le 27.7.40 au-dessus de la Manche sur un hydravion de secours.

H0740-0113

Au cours de celle-ci l'hydravion de secours fut abattu et l'équipage, à l'exception d'un homme, fut porté manquant.

Attaque aérienne anglaise le 28.7.40 sur un hydravion de secours à 10 kms de Boulogne. L'hydravion de secours fut abattu, 2 homme disparus.

Le même jour, attaque aérienne anglaise sur un autre hydravion de secours qui, endommagé par le tir et ayant eu deux membres de l'équipage blessés, dut interrompre son action de sauvetage.....

page 64 suite -

H0740-0114

Document DOENITZ No.32

Extrait

des

"Documents de la politique allemande" Tome 8, chapitre I.

40. Communication officielle allemande du 17 aout à propos de la note allemande, adressée à plusieurs Etats neutres, sur la décision du blocus total de l'Angleterre.

.....

Page 283: .....

... Ainsi il y a quelques jours Mr. Churchill a fait savoir que les avions de secours désarmés et sous le couvert de la croix-rouge qui recueillent les aviateurs allemands ou ennemis naufragés, seront désormais abattus par les Anglais. (1)

.....

Page 284:

Remarque (1):

Dans sa note de fin aout 1940, adressée au Gouvernement anglais par l'intermédiaire du Gouvernement suisse, le Gouvernement allemand s'élève avec la plus grande énergie contre ces violations par les Anglais du droit international, violations dont il indique, rien que pour le mois de juillet 1940, 8 cas différents: notamment le 27 juillet (comme le communiquè de la Wehrmacht l'annonca le 28) 2 avions de chasse britanniques tirèrent sur un hydravion de secours marqué d'une croix-rouge qui voulait secourir un

H0740-0115

chasseur abattu; 4 hommes de l'équipage périrent dans l'affaire; le 28, un hydravion de secours fut abattu près de Boulogne par deux chasseurs britanniques. (De l'équipage trois hommes furent sauvés et deux portés manquants.)

- page 65 suite -